12

STRASSENBAHN MAGAZIN



Fast 50 Jahre im Dienst
Darum waren Hannovers Stahlwagen so langlebig

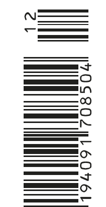


Dresdens große Pläne
Was hinter dem Projekt „Stadtbahn 2020“ steckt

Dezember 2016
€ 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

▸ Betriebe
▸ Fahrzeuge
▸ Geschichte



Berlin 1946
Warum die BVG-Tram im Fokus des britischen Geheimdienstes stand

Stillgelegt vor 50 Jahren
Straßenbahn Koblenz
Alles über den unvergessenen Betrieb am Mittelrhein

PAPA, KOMM SPIELEN!



2. Dezember 2016
Tag der Modelleisenbahn

Viele Aktionen!
Großes Gewinnspiel!

Mehr Informationen unter
www.tag-der-modelleisenbahn.de

Berlin ist ohne öffentlichen Nahverkehr kaum denkbar – dennoch werden auch hier die Preise kontinuierlich erhöht. Als Gegenleistung wird dem Kunden ein dichtes S-, U-, Straßenbahn- und Busnetz geboten CHRISTIAN LÜCKER

Die Spirale dreht sich

Es ist jedes Jahr das gleiche Spiel: In der örtlichen Tagespresse wird seit dem Sommer spekuliert, ob und um wie viel Prozent die Preise für die öffentlichen Nahverkehrsmittel steigen. Im Herbst verkünden dann die Verkehrsbetriebe oder die verantwortlichen Verkehrsverbünde, welche Fahrkarten ab eine bestimmten Stichtag wie viel kosten werden. Ein paar Beispiele: Der Rhein-Main-Verkehrsverbund erhöht seine Preise zum 1. Januar 2017 um 1,84 Prozent. Differenziert steigen die Preise im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: Durchschnittlich beträgt die Preiserhöhung nur 0,56 Prozent, der Raum Potsdam wird aber mit rund vier Prozent überdurchschnittlich belastet. Auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr greift dem ÖPNV-Nutzer wieder in die Tasche: Wurden die Fahrpreise im letzten Jahr noch um 2,9 Prozent erhöht, sind es jetzt „nur" 2,3 Prozent. Kräftig draufgeschlagen wird traditionell in München: Schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 werden die MVV-Tickets um durchschnittlich 2,9 Prozent teurer. Interessant ist hier die Mischkalkulation: Um Studenten weiterhin ihr stark gestütztes Semesterticket zu ermöglichen, müssen Einzel-, Streifen- und Monatskartenbesitzer tiefer in die Tasche greifen.

Das alles wird natürlich verbunden mit dem Hinweis auf steigende Lebenshaltungskosten und gestiegene Personal- und Energiekosten. In den meisten Fällen fehlt auch der Hinweis auf verbesserte Fahrpläne und neue Fahrzeuge, die angeschafft wurden oder in naher Zukunft in Dienst gestellt werden, nicht. Begeisterung kommt beim Fahrgast, vor allem dem regelmäßigen Nutzer des ÖPNV, nicht auf, denn das Geld, das er jetzt zusätzlich für seine Fahrt zur Schule oder Arbeit ausgeben soll, fehlt einfach im Portemonnaie. Und ganz ehrlich: Was interessiert es die Mehrheit der ÖPNV-Nutzer, wenn als große „Verbesserungen" die Einführung neuer Nacht-Buslinien oder dichtere Takte zwischen ein und vier Uhr nachts angeboten werden?

Da ist es doch erfreulich zu sehen, dass es auch anders geht: Im Landkreis Hameln-Pyrmont – dort fahren allerdings nur Busse – wird es in Zukunft statt vier nur noch zwei Tarifzonen geben. Und mit dieser Vereinfachung werden die Fahrpreise drastisch gesenkt: Die Monatskarte im Nahtarif wird ab dem 1. Januar 2017 25 statt bisher 70 Euro kosten, im Ferntarif sinkt der Preis von 110 auf 35 Euro. Entsprechend gesenkt werden übrigens auch die Preise für Einzelfahrten. Und hat der Landkreis als Verantwortlicher für den dortigen ÖPNV nicht Recht? Denn er verkündet: „Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen eines jeden Menschen. Der Landkreis Hameln-Pyrmont hat nun eine Möglichkeit der Mobilität geschaffen, die jedermann den Zugang zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht."



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur

Können deutlich gesenkte Preise den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiver machen?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)

Inhalt

▶ Betriebe

RUBRIKEN



Titelmotiv

Nach 1961 fuhren auf den Koblenzer Linien 4 und 5 Busse, während auf den Linien 1 und 2 weiterhin die Straßenbahn-Oldtimer ihre Runden drehten

EDUARD J. BOUWMAN, SLG. REINER BIMMERMANN



Amsterdam: Tram zwischen Grachten und Palästen 16



Dresden: Projekt Stadtbahn 2020 gestartet 22





Hannover: Die legendären HAWA-Stahlwagen 32



Berlin 1946: Besuch vom britischen Geheimdienst 70

Fahrzeuge

STRASSENBAHN im Modell

Geschichte


110 Friesenstr
296
MVG



Letzter Herbst?

Hat diese Straßenbahnstrecke gerade ihren letzten Herbst erlebt? In Mülheim an der Ruhr ist wohl alles möglich. Erst im Oktober des vergangenen Jahres hat die Stadt den größtenteils sanierten Abschnitt zwischen Thyssenbrücke und Friesenstraße der Linie 110 stillgelegt. Seitdem fährt dort der Bus – und der kostet laut Ratsinformationssystem jedes Jahr mehr Geld als der bisherige Straßenbahnbetrieb.

Diese Strecke über den Kahlenberg möchte die Stadt Mülheim als nächstes loswerden, deshalb ist es wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis hier die letzten Straßenbahnen fahren. Als Christian Lücker am 11. November 2012 den ehemaligen Bochumer M6S 296 aufnahm, fuhr noch die Linie 110 den Kahlenberg hinab und zeigte sich in herbstlicher Natur. Mittlerweile fährt hier aber die Linie 104 mit modernen NF2 von Bombardier.



Neue Strecken, Fahrzeugerneuerung und Strategie für mehr Fahrgäste

Rheinbahn auf Wachstums- und Modernisierungskurs



Mit dem Bau der Strecke zum ISS Dome kann die Linie U71 ab Anfang 2018 von der Heinrichstraße in Richtung Rath S geführt werden. Die NF6 (rechts) werden dann wohl noch nicht komplett modernisiert sein, der Prototyp weilt seit September bei IFTEC in Leipzig CHRISTIAN LÜCKER (3)

■ Die Düsseldorfer Rheinbahn hat ehrgeizige Pläne für die Zukunft und will in den kommenden fünf Jahren deutlich wachsen. Das Ziel: 26 Millionen mehr Fahrgäste gewinnen und dreimal so schnell wachsen wie die Stadt Düsseldorf. Unter dem Motto „Rheinbahn WINs: Wachstum, Innovation und Nachhaltigkeit" hat eine Projektgruppe aus Rheinbahnern und externen Beratern in den vergangenen Monaten eine Strategie für die Zukunft des Düsseldorfer Nahverkehrs entwickelt. Die deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen soll durch gezielte Verbesserung des Kerngeschäfts, Angebotsexpansion und Erschließung neuer Geschäftsmodelle erreicht werden. Konkret bedeutet das unter anderem: Das Grundnetz soll besser vermarktet, die Takte darauf verdichtet und die Betriebszeiten ausgeweitet werden, mit anderen Kommunen wird eine engere Zusammenarbeit angepeilt. Jetzt geht es darum, die vielen einzelnen Ziele umzusetzen – Rückhalt bekommt die Rheinbahn dafür von der Politik, die die Stadt vom Autoverkehr entlasten möchte. Unabhängig von den aktuellen Planungen für die Zukunft, sind im Herbst 2016 gleich mehrere große Bauprojekte gestartet: So erfolgte am 29. September der erste Spatenstich für die seit zehn Jahren geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 von Rath zum ISS Dome, in dem vor allem Eishockeyspiele und Großveranstaltungen stattfinden.

701 zum ISS Dome kommt

Die Neubaustrecke ist etwa zwei Kilometer lang und startet an der bisherigen Endstelle der Linie 701 parallel zu den Gleisen der Deutschen Bahn in Richtung Wahlerstraße, schließlich schwenkt die Strecke auf eine bereits vorbereitete Trasse, auf der die Bahnen direkt vor dem ISS Dome eine großzügige Haltestellenanlage bekommen. Insgesamt entstehen drei neue Haltestellen: „Wahlerstraße", „ISS Dome" und „Am Hülserhof". Die Gesamtkosten in Höhe von rund 30 Millionen Euro trägt die Stadt Düsseldorf. Im Zuge des Neubaus wird die bisherige Wendeschleife in Rath nun doch entfallen, für die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie U71 entsteht lediglich eine Stumpfendstelle, die Einrichtungswagen der Linie 701 können dann künftig an der Heinrichstraße oder planmäßig an der neuen Endstelle „Am Hülserhof" wenden. Im Januar 2018 soll die Verlängerung in Betrieb gehen. Nur wenige Tage nach dem Spatenstich in Rath erfolgte der Startschuss für ein weiteres Großprojekt: Die Umgestaltung der Haltestelle „Ratingen Mitte" zum modernen Verknüpfungspunkt



Die Wendeschleife an der bisherigen Endstelle „Rath S" entfällt mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke, die im Bereich des Parkplatzes parallel zu den Gleisen der DB geführt wird



Der Bau der Haltestelle „Bilk S" hat sich verzögert, unter anderem, weil erst mit Eröffnung des Wehrhahntunnels die oberirdischen Straßenbahnstrecken gekappt und mit dem Bau der Haltestelle begonnen werden konnte. Zuletzt verzögerte sich die Eröffnung wegen Details

zwischen der Stadtbahnlinie U72 und den Buslinien.

Neue Haltestelle in Ratingen

Die bisherige Wendeschleife bleibt dabei erhalten, die neue Anlage wird aber großflächig überdacht und die Gleise so eingebettet und mit Schmieranlagen ausgestattet, dass die Stadtbahnen kaum noch für Erschütterungen oder Geräusche sorgen. Die Umbauarbeiten dauern bis Herbst 2017, sodass die Linie U72 für etwa ein Jahr bereits an der Haltestelle „Weststraße" endet. Ein großes Bauprojekt konnte im Herbst dafür aber auch abgeschlossen werden: Die Eröffnung der Haltestelle „Bilk S" an der Ausfahrt des im Februar eröffneten Wehrhahn-Tunnels. Die Haltestelle konnte erst nach Eröffnung des Tunnels fertiggestellt werden, weil im Bereich der Bahnsteige noch die im Februar stillgelegten oberirdischen Straßenbahnstrecken abzweigten. Zuletzt fehlten noch einige Details am Bahnsteig. Mit der Einweihung der Haltestelle „Bilk S" Ende Oktober ist die Wehrhahnlinie jetzt komplett.

NF6 werden modernisiert

Auch im Bereich Fahrzeuge strebt die Rheinbahn eine weitere Modernisierung an: Sie lässt in den kommenden Jahren für über 20 Millionen Euro ihre ältesten Niederflurwagen des Typs NF6 sanieren. Die Wagen sind zum Teil mittlerweile seit 20 Jahren bei der Rheinbahn im Einsatz und werden jetzt grundlegend überarbeitet, damit sie noch mindestens 16 weitere Jahre zuverlässig ihren Dienst verrichten können. Tw 2102 hat als erstes Fahrzeug Düsseldorf bereits Ende September in Richtung Leipzig verlassen. Bei der Instandhaltungsfirma IFTEC werden die Fahrzeuge zunächst in ihre Einzelteile zerlegt, der Wagenkasten wird sandgestrahlt, alle technischen Bauteile überarbeitet oder getauscht und die Drehgestelle aufbereitet. Im Inneren werden die NF6 den neuen Stadtbahnwagen des Typs HF6 angeglichen, die Bombardier in den kommenden Jahren an die Rheinbahn ausliefern wird. Konkret bedeutet das: Der Innenraum ist künftig in strahlendem Weiß gehalten, die alten Röhrenleuchten werden durch energiesparende LED ersetzt und ein rutschfester Boden verlegt.

Auch der Fahrerplatz wird mit neuen Fahrersitzen und einem geänderten Bedienpult umgestaltet und den Combino-Niederflurwagen von Siemens angepasst. Das Äußere der NF6 wird gemäß des aktuellen Corporate Design der Rheinbahn geändert, sodass alle Wagen in Silber/Rot lackiert werden. Der sanierte Prototyp soll bereits im ersten Quartal 2017 aus Leipzig zurückkehren, danach folgen nach und nach 39 weitere NF6. Auf die Modernisierung der übrigen sechs Wagen besteht eine Option. Wenn alles nach Plan läuft, dann werden im Sommer 2019 alle überholten NF6 wieder in Düsseldorf im Einsatz stehen. AD

Hannover

Stadtbahn-Urahn Tw 601 heimgekehrt

■ Am 18. Oktober hatte der Förderverein Straßenbahn Hannover e.V. Grund zum feiern: Der Mitte September im kanadischen Edmonton verladene Stadtbahn-Prototyp Tw 601 kehrte nach 41 Jahren in seine alte Heimat Hannover zurück und traf am frühen Morgen per Tieflader ein. Auf den Gleisen des Betriebshofs Döhren hatten die Tw 522 und Tw 6001 für die eigens anberaumte Pressekonferenz bereits Aufstellung genommen, die – auch mit Blick auf die Fahrzeuggenerationen – bestehende Lücke dazwischen schloss symbolisch der Heimkehrer unter Anwesenheit des Üstra-Vorstands und der Berichterstatter. Die Rückholaktion über die rund 11.000 Kilometer lange Distanz kostete rund 75 .000 Euro, die der Verein in den zurückliegenden drei Jahren durch

Hannover: Wieder „daheim" ist Tw 601 seit dem 18. Oktober, die betriebsfähige Aufarbeitung als Museumswagen ist geplant JÜRGEN HÖRSTEL



Ruhrgebiet

■ Das geplante gemeinschaftliche Verkehrsunternehmen für Essen und Mülheim an der Ruhr soll „Ruhrbahn" heißen. Gleichzeitig hat Oberhausen einem möglichen Beitritt zur neuen Gesellschaft eine vorläufige Absage erteilt, weil die Stadtwerke Oberhausen (STOAG) in einem solchen Schritt aktuell keinen Gewinn für die Fahrgäste und keine Kostenersparnis sehen. Langfristig könnte sich dies nur dann ändern, wenn die neue Ruhrbahn ähnlich kostenoptimiert arbeitet wie die STOAG. Nach der Duisburger DVG ist Oberhausen damit der zweite Verkehrsbetrieb, der eine Fusion ablehnt. MKO

Naumburg

■ Am 7. Oktober begrüßte die Naumburger Straßenbahn GmbH den 100.000sten Fahrgast für dieses Jahr. Mehr als 100.000 Fahrgäste jährlich hatte die „Wilde Zicke" seit der Wiedereinführung des täglichen Betriebes 2007 erst zweimal befördert: 2011 dank besonderer Frequentierung zur Landesausstellung „Naumburger Meister" und 2015 kurz vor Jahresende. Dass die 100.000 Einsteiger 2016 bereits Anfang Oktober erreicht sind, unterstreicht die wachsende Beliebtheit der Bahn. Für 2017 ist geplant, die 400 Meter lange Streckenerweiterung zum Salztor in Betrieb zu nehmen. MSP

Gera

■ Am 1. Oktober hat die neu gegründete kommunale GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH den Betrieb des Nahverkehrs von der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH i.IN. (GVB) übernommen. Das Anlagevermögen von 29,5 Millionen Euro, zu dem die Straßenbahnen und Busse gehören, ging per Kauf in städtisches Eigentum über. Der Freistaat Thüringen hat die notwendige Kreditaufnahme der von Liquiditätsproblemen geplagten Stadt Gera bewilligt. Dank des Sanierungskonzepts konnte der Zuschussbedarf von jährlich über vier Millionen Euro auf zuletzt unter 2,5 Millionen Euro reduziert werden. MSP



■ **Frankfurt am Main: Kurz vor der letzten fahrplanmäßigen Fahrt eines Ptb-Wagens gab es am 9. Oktober in der Abstellanlage Eckenheim eine kleine Ptb-Parade. Bereits im April 2007 schieden die letzten Pt-Wagen aus dem Straßenbahndienst, jetzt sind auch die letzten aus P-Wagen umgebauten Ptb-Wagen – mit Trittpodesten an den Ausstiegen – abgestellt. Zuletzt fuhren die Düwag-Wagen lediglich noch auf der baubedingt stark verkürzten U5 zwischen Eckenheim und Preungesheim. Am 9. Oktober ging der neue Hochbahnsteig an der Musterschule in Betrieb, sodass nun auch hier die U5-Wagen von Bombardier fahren können, womit jetzt alle Frankfurter U-Bahn-Linien barrierefrei nutzbar sind** YANNICK STEINLE

Spenden und Einnahmen aus Sonderfahrten generierte.

Der Verein plant, den zuletzt in Edmonton im Museumsbestand geführten Wagen wieder zu reaktivieren und mittelfristig für Sonderfahrten einzusetzen. Äußerlich sieht der Gelenkwagen sehr gut erhalten aus, der technische Zustand wird sich in der kommenden Zeit im Rahmen der geplanten Hauptuntersuchung offenbaren. MSP

Krefeld

Stadtwerke Kempen kaufen einen M8C

■ Nicht etwa als Testfahrzeug für einen geplanten Straßenbahnbetrieb, sondern vielmehr als Jugendtreff kauften die Stadtwerke Kempen im Sommer 2016 von den Krefelder Stadtwerken den im Frühjahr abgestellten M8C-Wagen 836.

Dieser wurde nun in der Nacht vom 4. zum 5. Oktober via Tieflandetransport an den neuen Standplatz an der Berliner Allee gefahren und dort neben einer Skaterbahn aufgestellt. Eine solche Aktion hat in Krefeld bereits schon einmal stattgefunden. Damals hat ein Schulgymnasium im Stadtteil St. Tönis einen Duewag-Gelenkwagen erworben. Im werktäglichen Linienbetrieb kann man in Krefeld indes noch etwa ein halbes Dutzend M8C-Wagen beobachten, die fast ausschließlich werbefrei und in aktueller Unternehmenslackierung unterwegs sind. REL

Duisburg

Ausschreibung für neue Straßenbahnen

■ In seiner Sitzung am 26. September hat der Duisburger Stadtrat der Beschaffung von 47 neuen Trams durch die Duisburger Verkehrsbetriebe (DVG) zugestimmt. Dieser Schritt resultiert aus dem Alter und schlechten Allgemeinzustand des aktuellen Wagenparks, der aus zehnachsigen Düwag- Triebwagen Typ GT10NC besteht. Mit der im Februar beschlossenen Erneuerung des Zugsicherungssystems ist eine weitere Voraussetzung für den Kauf neuer Wagen geschaffen worden. Beschafft werden sollen Dreiteiler mit einem Niederfluranteil von mindestens 70 Prozent, deren Breite sich von aktuell 2,20 auf 2,30 Meter erhöhen darf. Benötigt werden fünf Doppel- und ein Einzeleinstieg für schnellen Fahrgastwechsel. Die aufgrund der Infrastrukturgegebenheiten maximal 34 Meter langen Fahrzeuge sollen 200 Fahrgäste befördern können. Die notwendigen finanziellen Mittel sollen von 2019 bis 2021 bereitstehen. Da aktuell keine Fördermittel in Aussicht stehen, untersuchten die Verantwortlichen alternative Finanzierungsmodelle, die sowohl klassische Kreditaufnahme als auch Leasingmodelle beinhalten. Aktuell ist dazu noch keine abschließende Entscheidung gefallen. In die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen konnten Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit Mülheim (Ruhr) und Essen im Rahmen der Via Verkehrsgesellschaft mbH einfließen.

Optionaler Teil der bereits ab Oktober geplanten Ausschreibung soll die Übernahme der Wartung durch den Anbieter



Duisburg: DVG-Tw 1000 in der Bahnhofstraße in Duisburg-Meiderich, erst ab 2020 ist eine Ablösung für die Altwagen in Sicht MICHAEL KOCHEMS



Krefeld: Der M8C 836 bleibt nach seiner Ausmusterung erhalten und dient künftig als stationärer Jugendtreff in Kempen RENÉ ETZEL



Erfurt: Künftig könnte es für Radfahrer einen eigenen Fahrstreifen geben, Trams und Autos hätten auf der Nordhäuser Str. weniger Platz HEIKO FELLNER



Nürnberg: Erste Fahrt mit Tw 1007 auf der Neubaustrecke ins Knoblauchsland, die Eröffnung ist im Dezember geplant GERHARD SCHNEIDER

für 20 Jahre sein. Bis zur Lieferung der ersten Neuwagen, die nach aktuellem Stand ab dem dritten Quartal 2020 in Betrieb gehen könnten, sollen die aktuellen Wagen mit Hilfe der seit 2015 jährlich bereitgestellten sechs Millionen Euro betriebsfähig gehalten werden. Bis zur vollständigen Lieferung ihrer Nachfolger werden die Altwagen bis voraussichtlich 2022 teilweise noch benötigt. MKO



Erfurt

Umbau Nordhäuser Straße geplant

■ Die Nordhäuser Straße als wichtige Verkehrsader der Thüringer Landeshauptstadt soll umgebaut werden. Durch Heranführen des Gehweges bis ans Gleis oder anheben der Fahrbahn entstehen barrierefreie Haltstellen. Mehrfach haben sich in den zurückliegenden Monaten Vertreter der Stadt mit Anlieger- und Eigentümerinitiativen und Studentenrat der Uni Erfurt an einem runden Tisch getroffen. Das vorläufige Resultat sieht einen bestandsorientierten Umbau vor. Trams und Autos sollen sich künftig die Fahrspur teilen, was für die hier fahrenden Straßenbahnlinien 3 und 6 ebenso wie für den Individualverkehr das Risiko von Fahrzeitverlängerungen birgt. Der Autoverkehr aus den Zuführungsstraßen soll daher bedarfsweise per Ampel gedrosselt werden. Der Radverkehr erhält beidseitig einen eigenen Schutzstreifen, der jedoch auch als Kurzzeithaltefläche für Anlieger dienen soll. Vorgärten werden dem Umbau so – anders als seitens der Stadtverwaltung vorgeschlagen – nicht zum Opfer fallen und der Baumbestand soll erhalten bleiben. Für den 8. November war eine Bürgerversammlung zu den Plänen terminiert. MSP

Karlsruhe/Albtalbahn

Bauarbeiten beendet

■ Während des von Juli und Oktober 2016 andauernden barrierefreien Ausbaus am Bahnhof Bad Herrenalb setzte die AVG „Heck an Heck" gekuppelte GT6-80C als Pendelzüge im Abschnitt Ettlingen Stadt – Bad Herrenalb ein. Vereinzelt kamen auch GT8-80C mit GT6-80C zum Einsatz. Die Arbeiten sollten bis 21. Oktober abgeschlossen sein. 34 Zentimeter hohe Bahnsteigkanten erlauben künftig einen ebenen Zugang zu Niederflurwagen. SSCH

Nürnberg

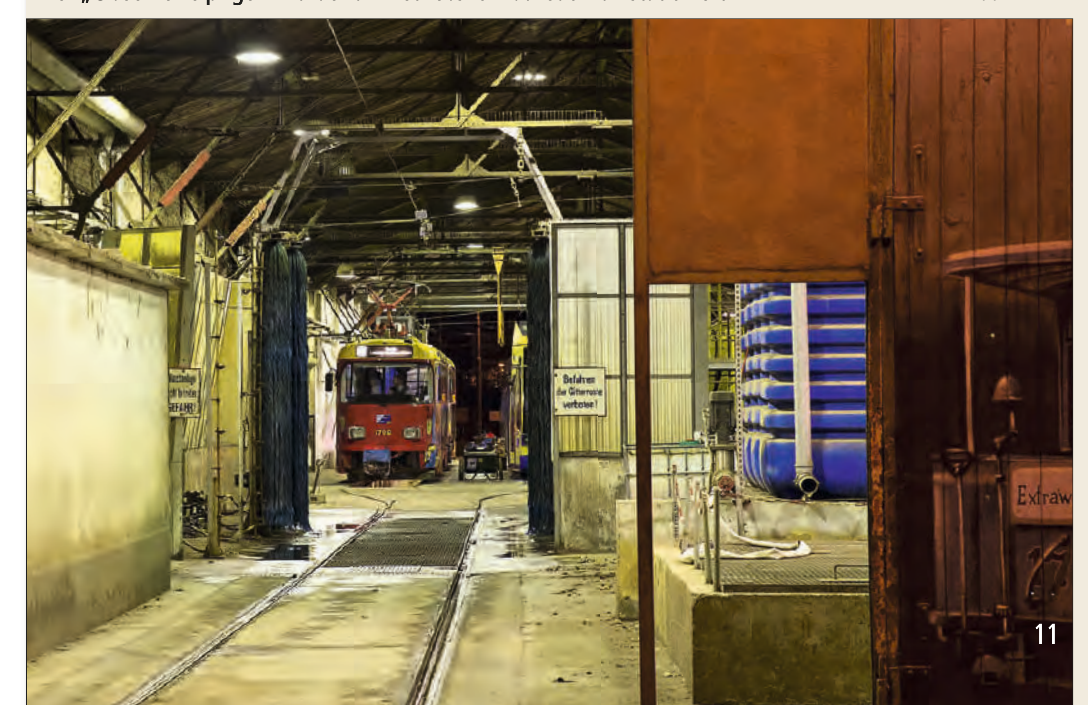
Neubaustrecke nach Buch fertig

■ Nach Abschluss der Oberleitungsarbeiten starteten Mitte Oktober die ersten Probefahrten auf dem Neubauabschnitt ins Knoblauchsland. Die Streckenverlängerung der Linie 4 wird am 11. Dezember offiziell in Betrieb gehen, erforderliche Restarbeiten sollen bis dahin möglichst erledigt sein. Nach dem Schienenschleifen begann



Karlsruhe/Albtalbahn: Während der Umbauarbeiten im Bahnhof Bad Herrenalb setzte die AVG „Heck an Heck"-Pendelzüge ein SVEN SCHÄFER

■ **Leipzig: Am 1896 eröffneten Straßenbahnhof Wittenberger Straße im Stadtteil Eutritzsch endete zum 17. Oktober die Stationierung von Linienwagen. Jedoch sind hier auch künftig noch Straßenbahnen zu sehen, denn im nordwestlichen Teil (Wittenberger/Bitterfelder Straße) ziehen die historischen Wagen ein, die bisher im Depot Möckern ihr Domizil hatten. Auf der südöstlichen Freiabstellfläche werden überzählige Tatra T4D-M2 gesammelt. Der „Gläserne Leipziger" wurde zum Betriebshof Paunsdorf umstationiert** FREDERIK BUCHLEITNER





■ München: Anlässlich des 140. Geburtstages der Tram veranstaltete die Münchner Verkehrsgesellschaft am Freitag den 21. Oktober einen Tag der offenen Tür im MVG-Museum und der angrenzenden Hauptwerkstätte. Als Zubringer kam auch der Museumszug vom Typ D/f zum Einsatz, welcher Tags zuvor noch in Vorbereitung des Jubiläumseinsatzes auf Fahrschulfahrt im Stadtteil Bogenhausen war FREDERIK BUCHLEITNER

die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg am 17. Oktober mit den Schulungsfahrten für ihr Betriebspersonal. Die Gleisbauarbeiten für die 2,6 Kilometer lange Neubaustrecke vom heutigen Endpunkt Thon zur neuen Endstelle Am Wegfeld in Buch hatten im Juli 2015 begonnen, der Baubeschluss stammt von 2008. Damals hatten die Verantwortlichen eine Eröffnung Ende 2011 vorgesehen. MSP

Industrie

Škoda-Transtech

Tampere in Finnland bestellt Neuwagen

■ Die Škoda-Tochter Transtech-Oy baut die Straßenbahnen für eine neue Linie im finnischen Tampere. Wie Škoda mitteilt, werden in der ersten Phase 15-20 Forcity-Smart Arctic-Bahnen in die drittgrößte Stadt Finnlands geliefert. Die Tochter des tschechischen Herstellers ist auch mit der Wartung für zehn Jahre beauftragt worden und hat eine Option für 46 weitere Bahnen und weitere drei Jahrzehnte Wartung abgeschlossen.

Wie weiter informiert wird, ist die Bahn für Tampere von dem Helsinki-Typ abgeleitet. Dieser ist dreiteilig und hundert Prozent niederflurig, die Drehgestelle sind nach Herstellerangaben voll drehbar. Die Bahn für Tampere wird in Finnland produziert, bei Redaktionsschluss stand die Zustimmung des Stadtrats noch aus. Nach Informationen der Website Tamperes hat der Stadtrat jetzt den ersten Teil der Linie zur Entscheidung vorliegen.

Škoda macht den endgültigen Wert des Auftrags von der Anzahl der bestellten Wagen abhängig, er soll zwischen 3,2 und 3,8 Millionen Euro pro Fahrzeug liegen. Unüberhörbar war in der Information des Herstellers die Freude darüber, sich gegen andere Hersteller aus Europa durchgesetzt zu haben. Was möglicherweise darin begründet ist, dass auch Helsinki auf Transtech setzt – 13 Arctic-Wagen von insgesamt 40 bestellten sind in der finnischen Hauptstadt bereits unterwegs. FBT

Siemens

Neue Bahnen für Seattle

■ Siemens wird 122 Stadtbahnen vom Typ S70 für Seattle und die Region Central Puget Sound im US-Bundesstaat Washington liefern. Damit verdreifacht sich die bestehende Flotte des Betreibers Sound Transit nahezu. Die Bestellung ist der größte Einzelauftrag in der Geschichte von Sound Transit. Siemens baut die dreigliedrigen Wagen nach eigenen Angaben im Werk im kalifornischen Sacramento, die ersten Testfahrten sollen 2019 beginnen. Sound Transit wird, wenn die Bestellung komplett ausgeliefert ist, über 184 Züge von Siemens verfügen. Die Fahrzeuge sollen so ausgeführt werden, dass sie den stetig zunehmenden Fahrgastzahlen gerecht werden: der Innenraum wird geräumiger, außerdem gibt es mehr Platz für Gepäck und bis zu vier Fahrräder.

Die neuen Züge gehören zum Sound-Transit-2-Plan (ST2), mit dem das existierende Stadtbahnnetz um 30 Meilen in die Region erweitert wird. Das Netz wird nach Lynnwood im Norden, über den Lake Washinghton bis nach Bellevue, zum Campus eines Softwareherstellers im Osten und nach Federal Way im Süden ausgedehnt. FBT



Siemens: Visualisierung des neuen S70-Stadtbahnwagens für Seattle, insgesamt 122 Wagen sind bestellt SIEMENS MOBILITY

Brookville

Detroit erhält neue Trams

■ Der US amerikanische Straßenbahnhersteller Brookville Equipment in Pennsylvania lieferte am 14. September den ersten von sechs Straßenbahnwagen eines 32 Millionen Dollar (umgerechnet rund 29 Millionen Euro) umfassenden Auftrags in die einstige Autostadt Detroit. Damit konnte das Fahrzeug zwei Monate vor dem geplanten Termin übergeben werden, während die Mitbewerber eher durch Lieferverzögerungen Schlagzeilen machen. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um 20,3 Meter lange, dreiteilige Niederflurwagen vom Typ Liberty Streetcar. Mit einer Breite von 2,65 Metern und einem Niederfluranteil von 70 Prozent können die Fahrzeuge maximal 125 Personen befördern, von denen 32 einen Sitzplatz finden. Vier Drehstrom-Motoren mit je 99 kW beschleunigen die Wagen auf die maximal zulässige Geschwindigkeit von 56 Kilometer pro Stunde. Da rund 60 Prozent der 5,3 Ki-



Göteborg: Die 65 Niederflurwagen von AnsaldoBreda sind bald nicht mehr die jüngsten Fahrzeuge – 40 Flexitys ersetzen einen Teil der betagten Vierachser der Typen M28 und M29 CHRISTIAN LÜCKER



Sernftalbahn: Am 30. September kam Tw 6 zurück nach Elm, hier kurz nach der Abladung. Künftig soll hier das Museum der Sernftalbahn seinen Standort haben, zurzeit ist es noch in Engi Vorderdorf TIBERT KELLER

lometer langen Neubaustrecke fahrleitungsfrei sind, erhielten die Triebwagen Lithium-Ionen Batterien als Energiespeicher. Weiterhin besitzen die Triebwagen Wi-fi, Fahrradstellplätze und eine Klimaanlage. Mit Eröffnung der Strecke sollen die neuen Straßenbahnen ab Frühjahr 2017 im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Als Betreiber des neuen Stassenbahnbetriebes ist für die nächsten fünf Jahre die französische Transdev beauftragt. JEP

Ausland

Schweden: Göteborg

Bombardier liefert 40 Flexity-Trams

■ Der Verkehrsbetrieb im schwedischen Göteborg plant die Verjüngung seines Fahrzeugparks. Dazu hat Göteborgs Spårvägar AB bei Bombardier Transportation zunächst 40 Niederflurwagen des Typs Flexity bestellt, die elektrische Ausrüstung liefert Vossloh Kiepe zu. Der Gesamtauftragswert beläuft sich auf rund 140 Millionen Euro. Es besteht zudem eine Option auf 60 weitere Fahrzeuge, die bis zum Jahr 2026 gezogen werden kann. Die jetzt bestellten, dreiteiligen Flexity-Straßenbahnen sind vollständig niederflurig und rund 33 Meter lang. Sie werden zudem besonders an das teils raue schwedische Klima angepasst und erhalten beispielsweise eine Doppelverglasung, die das Bilden von Kondenswasser verhindern und für gute Sicht bei jedem Wetter sorgen soll. Die ersten beiden Flexitys erwartet der Verkehrsbetrieb im Frühjahr 2019 in Göteborg. Dort müssen sie zunächst rund 20.000 Test-Kilometer absolvieren, anschließend soll der Rest der Flotte geliefert werden und unter der internen Bezeichnung M33 in den Fahrgasteinsatz gelangen. Damit kann der Verkehrsbetrieb einen Teil seiner Vierachser der Typen M28 und M29 ersetzen, die zum Teil schon seit 50 Jahren im Einsatz stehen. CLÜ

Schweiz: Elm

Sernftalbahn-Tw nach 47 Jahren zurück

■ Nach fast einem halben Jahrhundert ist am 30. September ein erster Originaltriebwagen der Sernftalbahn (SeTB) in die Heimat zurückgekehrt. Die 1905 eröffnete elektrische Überlandbahn fuhr bis 1969 über 13,8 Kilometer durchs Glarner Kleintal von Schwanden nach Elm. Nach Betriebseinstellung kamen die drei modernen BDe 4/4 5-7 zur AOMC in die Westschweiz, 1985/86 als Tw 26 108 bis 110 weiter zu Stern & Hafferl nach Österreich. Dort ging beim Remisenbrand 1987 Wagen 108 verloren. Nach Aussonderung bei der Attergaubahn am 10. September sicherte sich der Verein Sernftalbahn die beiden verbliebenen Wagen.

Als erster ist ex-SeTB Wagen 6 am 29./30. September von Vöcklamarkt nach Elm zurückgekehrt. In der einstigen Bahnhofseinfahrt erinnert der Wagen, vorläufig noch in der letzen StH-Erscheinung, an die ehemalige Bahn. Bei Gelegenheit will der Verein die ursprüngliche Bemalung anbringen. Auch der zweite Triebwagen von 1949 kommt zurück. Jedoch nach einem Umweg über Rumänien, wo er saniert wird und die Sernftalbahn-Lackierung zurückerhält. Als Triebwagen 5 wird er nächsten Frühjahr in Engi Vorderdorf erwartet, wo er das kleine Serntfalbahn-Museum bereichert. Der Verein möchte dieses mittelfristig nach Elm versetzen.

Dort bietet das einstige, weitgehend erhaltene Bahnhofsensemble inklusive Stationsgebäude und Remise eine ideale Umgebung. Dies würde auch Raum für weitere Wunschfahrzeuge schaffen. Da wären der Altbautriebwagen 4 von 1928 sowie der MAN-Anhängewagen 13 der Erstlieferung von 1905. Diese befinden sich seit Betriebseinstellung auf der Museumsbahn Blonay-Chamby, wo sie seit Jahren revisionsfällig abgestellt sind. TIK

Österreich: Wien

Design der Flexity Wien präsentiert

■ Die Wiener Linien und Bombardier Transportation präsentierten anlässlich



Wien: So werden die neuen Flexity-Trams aussehen, die ab 2018 sukzessive die älteren Hochflurwagen ersetzen BOMBARDIER TRANSPORTATION



■ **Sofia: Am 16. Oktober endete in der bulgarischen Hauptstadt der Einsatz der ehemaligen Bonner Düwag-Wagen in vier- und sechsachsiger Bauweise. Die Fahrzeuge wurden zu ihrem Einsatzende immer auf der normalspurigen Linie 22 eingesetzt und nun von den 20 aus Prag gelieferten Tatra-T6A5-Wagen ersetzt. Vorerst bleiben einige Sechsachser noch als Betriebsreserve über den Winter vorhanden. Auf der erst vor einigen Jahren eingerichteten Linie 23, welche im annähernden Stundentakt im Osten der Stadt eine neu errichtete Stichstrecke an die Innenstadt anbindet, fahren vorerst noch weiter die achtachsigen Zweirichtungs-Düwags. Verdrängt sollen diese möglichst bald durch die Tatra-KT8D5-Wagen aus dem ungarischen Miskolc** FREDERIK BUCHLEITNER

des Produktionsstarts die finale Innen- und Außengestaltung der 119 „Flexity Wien". Mit den Flexity-Trams kehrt die klassische Rot-weiße Farbgestaltung zurück. Das äußere Erscheinungsbild änderte sich gegenüber den früher gezeigten Visualisierungen geringfügig, etwa durch den Einbau geradliniger Frontscheiben und einer höher gezogenen Dachverkleidung.

Bombardier entwickelte einen für die Wiener Infrastruktur maßgeschneiderten Fahrzeugtyp. Eine Weltneuheit stellt laut Hersteller die Einstiegshöhe von nur 215 Millimeter in Kombination mit moderner Drehgestelltechnik dar. Der Innenraum der 34 Meter langen und 2,4 Meter breiten Flexity bietet Platz für bis zu 211 Personen. Dem Fahrgast stehen 31 herkömmliche Sitze, 10 Klappsitze und 14 breitere Mutter-Kind-Sitze zur Auswahl. Neu sind gegenüber den ULF ein zusätzlicher Rollstuhlplatz mit Vis-à-vis-Sitzen für Begleitpersonen, offen gestaltete Mehrzweckbereiche mit Platz für bis zu acht Kinderwagen und großzügige Einstiegsbereiche, die ein rasches Ein- und Aussteigen ermöglichen sollen. Ansonsten werden sich die Fahrgäste nicht wesentlich umgewöhnen müssen. Rote Kunststoffsitze, gelbe Haltestangen und graue Seitenwände kennen sie bereits aus den jüngeren ULF.

Ende 2017 werden die ersten zwei Flexity-Trams (D 301 und D 302) geliefert und einem umfangreichen Test- und Zulassungsprocedere unterzogen, ehe ein Jahr später der Einsatz im Linienverkehr und die bis 2026 andauernde Serienauslieferung beginnt. Es besteht eine Option über die Lieferung 37 weiterer Flexity, die abhängig von möglichen Netzerweiterungen geordert werden sollen. ROS

Norwegen: Oslo

Wettbewerb um neue Bahnen

■ Die Osloer Verkehrsbetriebe Sporveien wollen 87 neue Straßenbahnen bestellen. Sie sollen die Fahrzeuge der beiden jetzt im Betrieb befindlichen Generationen ersetzen. Nach der ersten Runde der Ausschreibung haben sich folgende sechs Hersteller und Konsortien für die nächste Runde qualifiziert: Alstom, Oslo Consortium (Bombardier Transportation Norway AS und Vossloh Kiepe GmbH), CAF, Siemens (Siemens AS und Siemens AG), Škoda und Stadler. Der Gewinner der nächsten Runde muss zunächst zwei Straßenbahnen liefern, die von 2019 bis 2020 auf ihre Wintertauglichkeit getestet werden sollen. Sporveien hat sich zu diesem Schritt entschlossen, weil die derzeit eingesetzten, von AnsaldoBreda gelieferten Straßenbahnen unter Winterbedingungen große Probleme hatten. Mit der Serienfertigung der neuen Straßenbahnen soll im Frühjahr 2020 begonnen werden, alle Wagen sollen bis 2024 ausgeliefert sein. RIH

Tschechien: Most

Prototyp EVO 1 im Linieneinsatz

■ Seit dem 12. September wird der als EVO1 bezeichnete Prototyp des Herstellers Pragoimex beim Straßenbahnbetrieb der nordböhmischen Städte Most und Litvinov im täglichen Regelbetrieb auf den Linien 1, 3 und 4 eingesetzt. Der 15,1 Meter lange Solowagen ist damit die erste vollständig niederflurige Straßenbahn in Most. Auffällig sind die vier seitlichen Türen, die einen zügigen Fahrgastwechsel ermöglichen sollen. Weitere Komfortmerkmale sind Klimatisierung sowie das eingebaute WLAN. War dieser Tw mit dem Spitznamen „Evicka" Anfang 2016 noch in überwiegend weißer Farbgebung und mit der aus den Tatra-Prototypen abgeleiteten Nummer 0033 im Probebetrieb beim Prager Verkehrsbetrieb unterwegs, so hat er nun den typisch gelb-roten Anstrich sowie die Betriebsnummer 316 des Verkehrsbetriebes DPMML erhalten. AT

USA: Cincinnati

Straßenbahnbetrieb neu eröffnet

■ Am 9. September konnten die Bürger von Cincinnati (Ohio) nach rund 65 Jahren erstmals wieder mit einer Straßenbahn durch ihre Stadt fahren. Nach einem Festakt vor der Music Hall eröffnete der neue Straßenbahnbetrieb von Cincinnati und bot an dem Wochenende kostenlose Schnupperfahrten an. In einer 5,8 Kilometer langen Schleife führt das neue Gleis in Form einer Acht durchs Zentrum der rund 300.000 Einwohner zählenden Stadt. Insgesamt 18 Haltestellen liegen an der Strecke mit der ein Gebiet erschlossen wird, in dem 70.000 Personen wohnen oder arbeiten. Auch zahlreiche öffentliche Gebäude, Plätze und Museen liegen im Einzugsbereich der Bahn. Für den Betrieb wurden fünf moderne dreiteilige Gelenkwagen vom CAF-Typ Urbos 3 beschafft. Die vollständig niederflurigen Fahrzeuge können jeweils 150 Personen befördern. Um die Anforderungen der staatlichen Förderung in Anspruch zu nehmen, fand die Endfertigung der Fahrzeuge im Werk Elmira im Bundesstaat New York statt. Dabei müssen mindestens 60 Prozent der Fertigungsanteile im Inland hergestellt werden. Kurz vor der Eröffnung erhielt die Cincinnati Streetcar einen neuen Namen. Aufgrund von Sponsoring durch die Telefongesellschaft Cincinnati Bell erhält das System für zunächst zehn Jahre die Bezeichnung Cincinnati Bell Connector. Entsprechend wurden die Haltestellen und Fahrzeuge mit dem neuen Logo gekennzeichnet. JEP

USA: San Francisco

Heritage Weekend 2016

■ Bereits zum fünften Mal fand am 24. und 25. September das „Muni Heritage Weekend" statt, das von der gemeinnützigen Gesellschaft „Market Street Railway" zusammen mit dem Verkehrsbetrieb SFMTA organisiert wurde. Historische Straßenbahnen pendelten zusätzlich zu den regulären Linien E und F, welche täglich mit nicht minder historischen PCC- und Peter-Witt-Wagen aufwarten, entlang des Embarcadero zwischen dem San Francisco Railway Museum und dem Pier 39 sowie zwischen dem Museum und Castro. Im Einzelnen waren die Triebwagen 578 (Bj. 1896), 1 (Bj. 1912), 496 (Bj. 1928, 1984 ex Melbourne) und 228 (Bj. 1934, 1984 ex Blackpool) eingesetzt. Auf der California Line der Cable Cars pendelte der Wagen 42 von 1906 in historischem Gewand.

Das diesjährige Motto „75 Years of Green Machines" bezog sich auf das Jubiläum des Obusbetriebes, der 1941 sein Debüt feierte. Der äußerlich restaurierte, aber nicht betriebsfähige Obus 506 der ersten Generation von 1941 wurde neben dem Museum in der Steuart Street öffentlich ausgestellt. Der betriebsfähige Museumsobus 776 von 1950 wandelte auf den Spuren der Ursprungslinie "R" zur 26. Straße.

Auch der 1975 in Betrieb genommene Obus 5300, inzwischen auch ein Museumsstück, kam auf die Strecke. Ergänzend fuhren historische Omnibusse auf einem kurzen Rundkurs vom Museum in die Innenstadt und zurück. Auch das hervorragende Wetter ließ die Organisatoren ein positives Fazit ziehen; 2016 sei die bisher erfolgreichste derartige Veranstaltung gewesen, die Fahrzeuge und



Most: Am 29. September ist der EVO1-Prototyp Tw 316 in Most unterwegs und hat eben die Haltestelle Sportovni hala hinter sich gelassen ANDREW THOMPSON

das Museum zeigten sich sehr gut besucht. SVS

Nigeria: Kano

Metropole plant Stadtbahnnetz

■ Die rund 2,4 Millionen Einwohner zählende nigerianische Stadt Kano, Hauptstadt des gleichnamigen Bundesstaates, beabsichtigt die Einführung eines neuen Stadtbahnbetriebes. Aus diesem Grund beauftragte das für das Transportwesen zuständige Ministerium ein chinesisches Konsortium unter Leitung der China Railway Construction Corporation (CRCC) mit dem Bau des neuen Systems. Das Netz soll zunächst 74,3 Kilometer umfassen und in vier Losen errichtet werden. Die Kosten für den Bau der neuen Strecken, die für eine Geschwindigkeit von 100 Kilometer pro Stunde ausgelegt sein sollen, sind mit umgerechnet etwa 1,64 Milliarden Euro veranschlagt.

Die Eröffnung der beiden ersten Baulose ist bereits 2018 vorgesehen. Nachdem chinesische Firmen auch schon den Auftrag zum Bau einer neuen 1.400 Kilometer langen Eisenbahnstrecke in Nigeria erhalten haben, entwickelt sich China zum wichtigsten Geschäftspartner Nigerias beim Ausbau der Schieneninfrastruktur. JEP

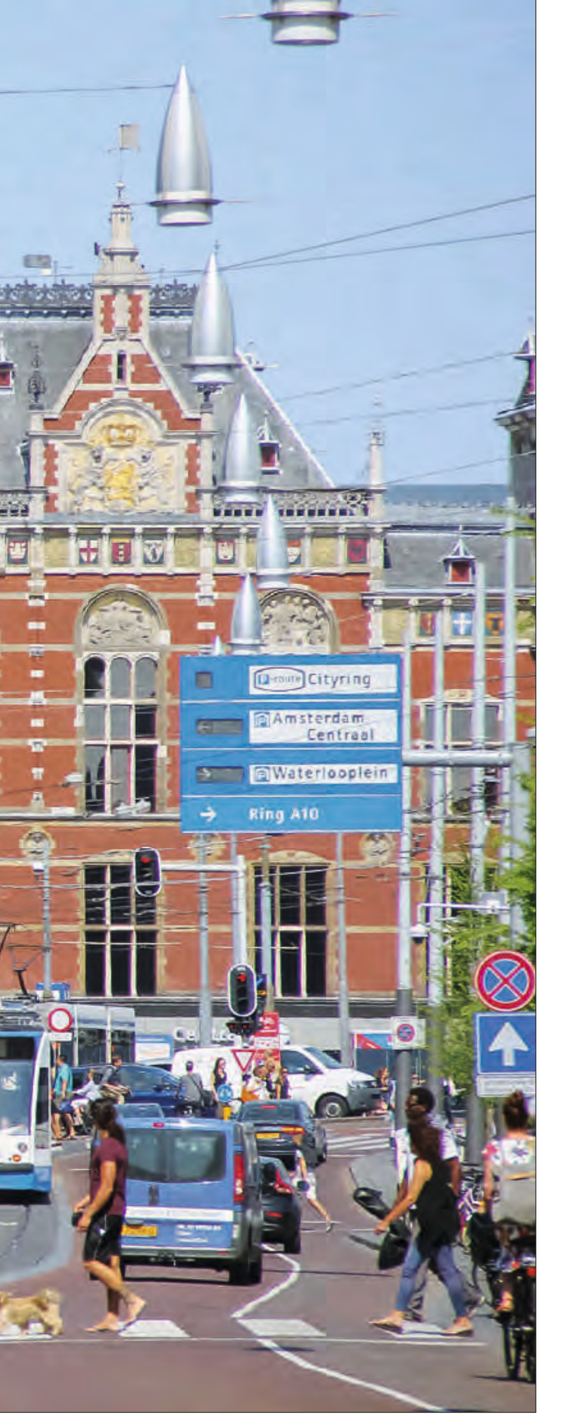
San Francisco: Der historische Obus 776 fuhr am 25. September anlässlich des zum fünften Mal veranstalteten Heritage Weekend, hier an der Haltestelle Main & Drumm SVEN SCHÄFER





Zwischen Grachten und Palästen

Straßenbahn Amsterdam auf Zukunftskurs ■ Die niederländische Hauptstadt Amsterdam besitzt ein dichtes und abwechslungsreiches Straßenbahnnetz mit einer Streckenlänge von rund 95 Kilometern. Es erschließt nicht nur die Innenstadt, sondern auch weiter entfernte Stadtteile und Vororte und genießt trotz U-Bahn-Ausbaus weiterhin seine Berechtigung



Wagen 2073 ist am 5. Mai 2016 auf der Linie 9 in der Reguliersbreestraat unterwegs

LINKS **Viel Betrieb an der Centraalstation, dem Amsterdamer Hauptbahnhof unter anderem mit Wagen 2081, der auf der Linie 4 auf dem Weg zur Station RAI ist**

Bereits 1875 rollten die ersten Pferdebahnen durch die Stadt. Daraus entwickelte sich bis zur Jahrhundertwende ein Netz von 15 Linien, das die gegenüber der Regelspur leicht abweichende Breite von 1.422 Millimetern nutzte. Nach der Übernahme des Betriebs durch die Stadt am 1. Januar 1900 begann die Umstellung auf elektrischen Betrieb, wobei gleichzeitig auch die Spurweite auf die üblichen 1.435 Millimeter angepasst wurde. 1906 verkehrten schließlich zwölf Linien elektrisch, nur die Linie 12 behielt noch rund zehn Jahre ihren Pferdebetrieb.

Die größte Ausdehnung erreichte das Netz im Jahr 1931 mit 25 Linien. Zum 1. Januar 1943 entstand die heutige GVB als „Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam“ durch Fusion aus den beiden früheren Unternehmen „Gemeentetram“ und „Gemeenteveren Amsterdam“. Übersetzt ins Deutsche bedeutet der Name der GVB in etwa „Städtischer Verkehrsbetrieb“. Nach dem Zweiten Weltkrieg schrumpfte das Gleisnetz deutlich zugunsten eines Ausbaus des Busverkehrs. Viele Teilstücke wurden eingestellt.

Ab den 1970er-Jahren des 20. Jahrhunderts änderte sich dies. Das bis dahin erhaltene, geschrumpfte Netz wurde durch neue Strecken in weiter entfernte Stadtteile und Vororte wieder deutlich ausgebaut, obwohl parallel auch ein Metronetz entstand. Das aktuelle Straßenbahnnetz wird von 14 Linien befahren.

Die Straßenbahnen im Stadtbild

Trotz der erwähnten Einstellungen in der Vergangenheit gibt es auch heute noch ein dichtes Streckennetz in der Innenstadt. Ein wichtiger Knoten ist dabei der Hauptbahnhof CS („CS“ = Centraal Station), an dem zahlreiche Linien beginnen und enden. Dafür besitzt er gleich zwei jeweils viergleisige Abfahrtshaltestellen vor dem West- bzw. Ostflügel des imposanten Empfangsgebäudes. Beide Ausfahrgleise begegnen sich in der Mitte und sorgen unter anderem dadurch für umfangreichen Bahnbetrieb auf dem Vorplatz.

Fußläufig vom Bahnhof erreichbar sind weitere interessante Stellen im Stadtzentrum, an denen die weiß-blauen Bahnen vor den durchgängig schön renovierten, meist alten und „typisch niederländisch“ wirkenden Häusern mit ihren Backsteinfassaden ein gutes Bild abgeben. Ein wichtiger Fixpunkt in der City ist dabei der Hauptplatz



Wagen 2125 ist ein Combino Advanced in Einrichtungsausführung und hier nahe der Palaisstraat unterwegs. Ab 2018 soll die Straße autofrei werden.

Linienübersicht

1	Osdorp De Aker – Centraal Station
2	Nieuw Sloten – Centraal Station
3	Muiderpoortstation – Zoutkeetsgracht
4	Station RAI – Centraal Station
5	Amstelveen Stadshart – Centraal Station
7	Flevopark – Frederiksplein – Leidseplain – Slotermeer
9	Diemen (Sniep) – Centraal Station
10	Westergasfabriek – Azartplein
12	Amstelstation – Station Sloterdijk
13	Geuzenveld – Centraal Station
14	Flevopark – Dam – Spui – Slotermeer
16	VU medisch centrum – Centraal Station
17	Osdorp Dijkgraafplein – Centraal Station
26	IJburg – Centraal Station



Amsterdam Koningsplein mit zwei Hochflurwagen des Typs 11G in Zweirichtungsausführung auf der Linie 5, die an der Endstelle Amstelveen keine Wendeschleife besitzt



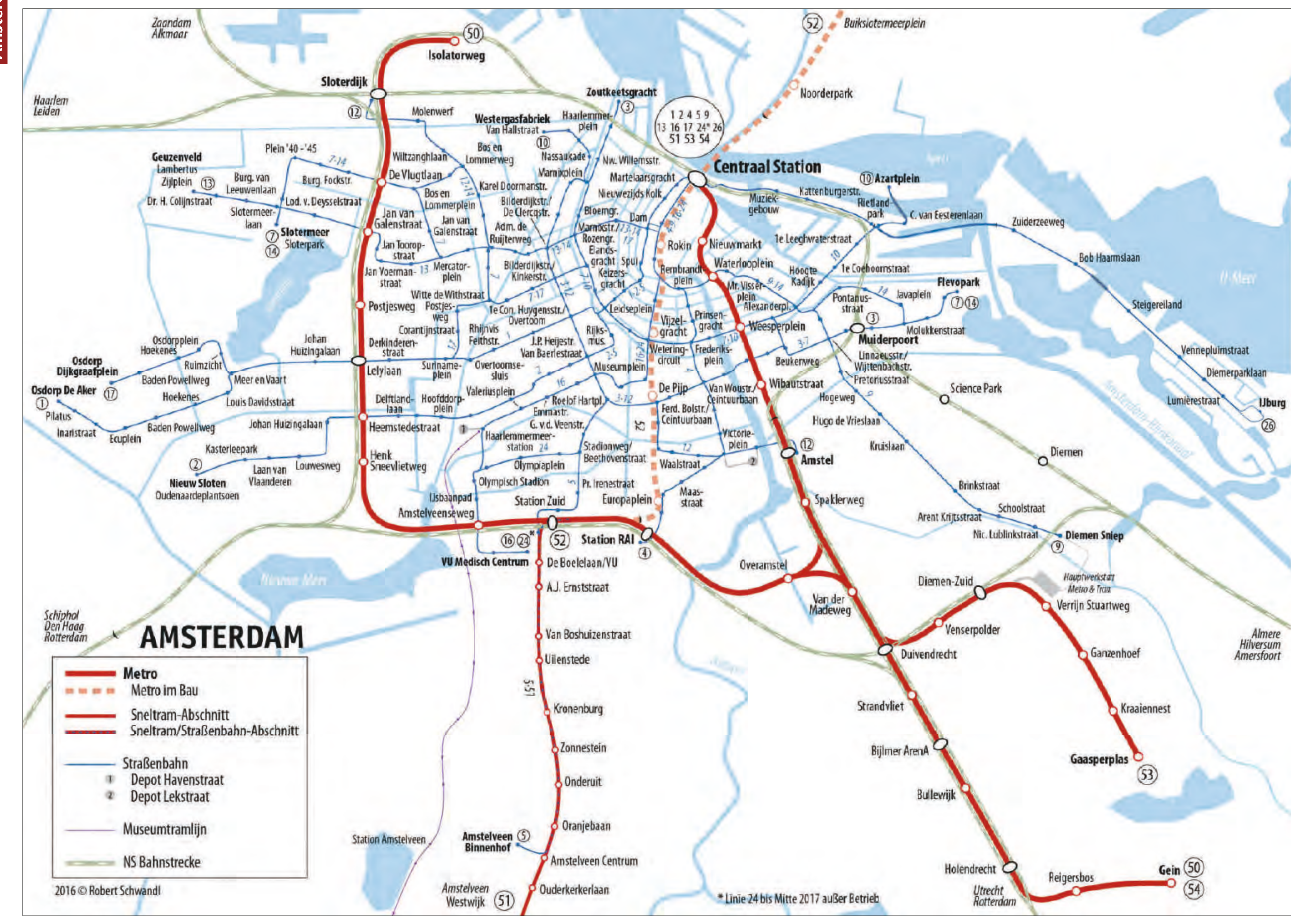
Am Leidseplein treffen sich mehrere Straßenbahnlinien. Der Zweirichtungswagen 915 der GVB auf Linie 5 begegnet hier einem Combino, der auf der Linie 1 unterwegs ist

„Dam“ mit dem königlichen Palast (Koninklijk Paleis), der buchstäblich von den Gleisen der verschiedenen Linien eingekreist ist.

Ebenfalls typisch niederländisch wirken Streckenabschnitte entlang oder auch über die Grachten, wo auf den oft steilen Brücken die mechanischen Verbindungen der Gelenkwagen auch von außen sichtbar häufig Schwerstarbeit leisten müssen. Hierbei besonders sehenswert ist der größtenteils durch eine Fußgängerzone führende Abschnitt Spui – Koningsplein – Keizersgracht – Prinsengracht – Leidseplein der Linien 1, 2 und 5. Einen ganz anderen Charakter zeigt die meist auf eigenem Bahnkörper stadtbahnartig trassierte Linie 26 vom Hauptbahnhof nach Ijburg, die erst 2005 in dieser Form in Betrieb genommen worden ist. Die Linie 51 von Amsterdam CS nach Amstelveen ist eine Mischung aus Straßenbahn und Metro und wird als „Sneltramlinie“ 51 betrieben. Eingesetzt werden hier 25 hochflurige, sechsachsige Triebwagen der Typen S1 und S2 aus den Jahren 1990-1994. Die letzte Linieneinstellung fand zum 15. Dezember 2013 statt. Dann verschwand nach 83 Jahren die Linie 25 Centraal Station – Kennedylaan wegen rückläufiger Fahrgastzahlen.

Weiß-blau durch die Stadt

Obwohl das umfangreiche Metronetz in der Stadt weiter ausgebaut wird, ist aktuell nicht mit größeren Einstellungen bei der Straßenbahn zu rechnen. Vielmehr ist die GVB sehr bestrebt, das Straßennetz der Stadt durch eine Steigerung der Attraktivität im SPNV über weitere Verknüpfungen der unter- und oberirdischen Bahnen zu entlasten. Durch die Überlagerung der Routen mit mehreren Linien im Bereich des Stadtzentrums wird auf vielen Hauptverbindungen ein dichter Takt erreicht. Die GVB setzt aktuell auf ihrem Straßenbahnnetz rund 200 Triebwagen ein, die zu zwei Fahrzeug-


AMSTERDAM
Metro
Metro im Bau
Sneltram-Abschnitt
Sneltram/Straßenbahn-Abschnitt
Straßenbahn
Depot Havenstraat
Depot Lekstraat
Museumtramlijn
NS Bahnstrecke
2016 © Robert Schwandl
* Linie 24 bis Mitte 2017 außer Betrieb
Zaandam Alkmaar
Haarlem Leiden
Schiphol Den Haag Rotterdam
Utrecht Rotterdam
Almere Hilversum Amersfoort
Buiksloterineerplein
Noorderpark
Isolatorweg
Sloterdijk
Molenwerf
Westergasfabriek
Van Hallstraat
Haarlemmerplein
Zoutkeetsgracht
Nw. Willemsstr.
Centraal Station
1 2 4 5 9
13 16 17 24* 26
51 53 54
Martelaarsgracht
Nieuwezijds Kolk
Dam
Rokin
Nieuwmarkt
Waterlooplein
Muziekgebouw
Kattenburgerstr.
Azartplein
Rietlandpark
C. van Eesterenlaan
Zuiderzeeweg
Bob Haarmslaan
Steigereiland
Vennepluimstraat
Diemerparklaan
Lumièrestraat
IJburg
Geuzenveld
Lambertus Zijlplein
Dr. H. Colijnstraat
Burg. van Leeuwenlaan
Plein '40 -'45
Burg. Fockstr.
Lod. v. Deysselstraat
Slotermeerlaan
Slotermeer
Sloterpark
Wiltzanghlaan
De Vlugtlaan
Bos en Lommerweg
Bos en Lommerplein
Karel Doormanstr.
Nassaukade
Marnixplein
Bilderdijkstr./De Clercqstr.
Jan van Galenstraat
Jan Tooropstraat
Adm. de Ruijterweg
Bloemgr.
Marnixstr./Rozengr.
Elandsgracht
Spui
Keizersgracht
Jan Voerman-straat
Mercatorplein
Bilderdijkstr./Kinkerstr.
Witte de Withstraat
Postjesweg
Postjesweg
Te Con. Huygensstr./Overtoom
Corantijnstraat
Rhijnvis Feithstr.
Leidseplein
Rijksmus.
Vijzelgracht
Prinsengracht
Rembrandtplein
Mr. Visserplein
Alexanderpl.
Hoogte Kadijk
1e Leeghwaterstraat
1e Coehoornstraat
Flevopark
Javaplein
Pontanusstraat
Weesperplein
Muiderpoort
Molukkenstraat
Linnaeusstr./Wijttenbachstr.
Pretoriusstraat
Science Park
Derkinderenstraat
J.P. Heijestr.
Van Baerlestraat
Wetering-circuit
Frederiksplein
Beukenweg
Wibautstraat
Hogeweg
Osdorpplein
Hoekenes
Ruimzicht
Johan Huizingalaan
Lelylaan
Surinameplein
Overtoomse-sluis
Museumplein
De Pijp
Van Woustr./Ceintuurbaan
Osdorp Dijkgraafplein
Baden Powellweg
Meer en Vaart
Osdorp De Aker
Hoekenes
Louis Davidsstraat
Pilatus
Inaristraat
Ecuplein
Baden Powellweg
Johan Huizingalaan
Delftlandlaan
Hoofddorpplein
Valeriusplein
Roelof Hartpl.
Emmastr.
G. v.d. Veenstr.
Ferd. Bolstr./Ceintuurbaan
Hugo de Vrieslaan
Heemstedestraat
Haarlemmermeerstation
Victorieplein
Amstel
Kruislaan
Diemen
Kasterleepark
Nieuw Sloten
Oudenaardeplantsoen
Laan van Vlaanderen
Louwesweg
Henk Sneevlietweg
Olympiaplein
Stadionweg/Beethovenstraat
Waalstraat
Olympisch Stadion
Pr. Irenestraat
Maasstraat
Spaklerweg
Brinkstraat
Schoolstraat
Arent Krijtsstraat
Nic. Lublinkstraat
Diemen Sniep
Lisbaanpad
Amstelveenseweg
Station Zuid
Europaplein
Station RAI
VU Medisch Centrum
De Boelelaan/VU
A.J. Ernststraat
Overamstel
Van der Madeweg
Diemen-Zuid
Hauptwerkstatt Metro & Tram
Verrijn Stuartweg
Venserpolder
Duivendrecht
Ganzenhoef
Van Boshuizenstraat
Uilenstede
Kronenburg
Zonnestein
Onderuit
Oranjebaan
Amstelveen Binnenhof
Amstelveen Centrum
Station Amstelveen
Amstelveen Westwijk
Ouderkerkerlaan
Strandvliet
Kraaiennest
Bijlmer ArenA
Gaasperplas
Bullewijk
Holendrecht
Reigersbos
Gein

familien gehören. Einen Großteil des Bestandes bilden seit einigen Jahren 155 fünfteilige Combino „Advanced“ der Firma Siemens-DÜWAG aus den Jahren 2002–2004. Diese gibt es in der überwiegenden Mehrheit als Einrichtungswagen (Nr. 2001–2151), aber auch in geringer Anzahl als Zweirichtungsvariante (Nr. 2201–2204).

Ebenfalls vorhanden sind noch einige größtenteils hochflurige Wagen (Typ 12G, Nr. 817–841) der belgischen Firma BN („BN Constructions Ferroviaires et Métalliques“) von 1989–1991 mit niederflurigem Mittelteil, die es auch unter anderem für die Linie 5 als Zweirichtungsversion (Typ 11G, Nr. 901–920) gibt, weil dort die Endstelle Amstelveen Binnenhof keine Wendeschleife besitzt. Speziell während der Starklastzeiten können die Zweirichter aber auch jederzeit auf anderen Linien auftauchen, da der aktuelle Wagenpark der Straßenbahn für das Betriebsprogramm sehr knapp bemessen ist. Die 11G/12G entstanden nach dem Vorbild der Gelenkwagen aus Den Haag.

Wegen des knappen Bestandes kam Anfang 2016 fallweise mit Tw 794 auch noch einer der LHB-Gelenkwagen (Typ 9G/10G, Nr. 780–816, Baujahre 1979–1981, Spitzname „Blokkendozen“) zum Einsatz, meist auf der Linie 9; eigentlich war die Serie Ende 2015 offiziell außer Dienst gestellt worden. Inzwischen haben die letzten nicht museal erhaltenen Exemplare jedoch ihren Weg zum Schrotthändler angetreten.

Schon seit vielen Jahren nicht mehr im Einsatz sind die früher typischen, rundlichen Gelenkwagen von Werkspoor, die viele Fans noch immer mit der Amsterdamer Straßenbahn verbinden.

Als letzte Stadt in den Niederlanden, und auch europaweit inzwischen selten geworden, werden bei der GVB neben den Liniennummern auch noch teils mehrfarbige Liniensignale verwendet. Nachdem jahrelang die Fahrzeuge in den Farben gelb und grau unterwegs waren, tragen sie heute bis auf einige wenige Vollwerbungen alle eine um 1989 eingeführte, größtenteils weiße Lackierung mit breiten blauen Zierflächen im Fahrwerksbereich, blauen Türen und blauen Zierstreifen am Dachansatz.

Bald neue Zweirichtungswagen

Zur Erweiterung des Wagenparks sowie als Ersatz für die Typen 11G/12G und die auf der Linie 51 eingesetzten älteren Wagen schrieb die GVB im Frühjahr 2015 den Kauf von 63 neuen Zweirichtungs-Triebwagen von je etwa 30 Metern Länge aus. Mitte September 2016 wurde offiziell bestätigt, dass die GVB Activa B.V. diese 63 Triebwagen beim spanischen Anbieter CAF bestellt. Zusätzlich umfasst der Vertrag eine Option über 60 weitere Fahrzeuge. Die niederflurigen Zweirichtungs-Triebwagen gehören zur Urbos-Familie. Die Lieferung der neuen Fahrzeuge des Typs 15G soll 2019 beginnen und bis 2022 abgeschlossen sein.

Ein lebendiges Museum

Jedes Jahr von April bis Ende Oktober fahren an Sonntagen halbstündlich historische

Immer wieder überquert die Straßenbahn Grachten die typischen Amsterdamer Wasserstraßen. Gerade hat ein Zug die Station Keizersgracht (Leidsestraat) verlassen und steuert die Haltestelle Koningsplein an; unterwegs geht es über die Herengracht (Aufnahme: Juni 2014) W. E. M. KAT



Straßenbahnen auf der rund sieben Kilometer langen Museumslinie vom Vereinsgelände Haarlemmermerstation nach Bovenkerk. Sie benutzen dabei seit 1975 die Trasse einer stillgelegten Eisenbahnstrecke. Eingesetzt werden alte Bahnen aus Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Groningen, Utrecht, Wien und Prag aus den Jahren 1910 bis 1960. Betrieben werden diese Fahrten durch den Verein „Electrische Museumtramlijn Amsterdam". Zwischen Juli und September verkehren die Veteranen sonntags zusätzlich von der Haarlemmermerstation zum Hauptbahnhof CS als Linie 20. MICHAEL KOCHEMS

Literatur

- www.wikipedia.de
- www.museumtramlijn.org
- Zeitschrift „Blickpunkt Straßenbahn", Hrsg. Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e.V., Berlin



Steil bergauf geht es immer dann, wenn Grachten zu überqueren sind. Hier passiert Wagen 817 im Verlauf der Albert Cuypstraat eine solche Wasserstraße

An der Amsterdamer Centraal Station treffen zahllose Straßenbahnlinien aufeinander. Exemplarisch warten hier Wagen der Linien 13, 5 und 17 auf Abfahrt. Beherrscht wird das Bild von den Combinos, der 11G in Bildmitte ist bereits 25 Jahre alt AUFNAHMEN (7): MICHAEL KOCHEMS



Visualisierung der künftigen Straßenbahnhaltestelle am Haltepunkt Strehlen, die Bauarbeiten beginnen dafür im Frühjahr 2017

DVB AG/VIRTUAL-ARCHITECTS.NET/ DAMIEN JDANOFF

Stadtbahn 2020 startet

Dresden: Baurecht für ersten Abschnitt der Neubautrasse ■ Die Dresdner Verkehrsbetriebe arbeiten am Projekt Stadtbahn 2020. Jüngst erteilte die zuständige Landesbehörde Baurecht für den ersten Abschnitt. Geplant ist der Neubau einer Tangentialverbindung südlich des Stadtzentrums vorbei am Uni-Campus und der Staats- und Universitätsbibliothek für 200 Millionen Euro

Im Rahmen des Zukunftsprojektes „Stadtbahn 2020“ planen die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) eine Neubaustrecke im Süden der Stadt von Löbtau über den Campus zum Stadtteil Strehlen. Damit soll die hochfrequentierte und überlastete Buslinie 61 durch eine Straßenbahnverbindung ergänzt bzw. abschnittsweise ersetzt werden. Der Streckenzug liegt in einem bedeutsamen städtebaulichen und verkehrlichen Korridor, in dem das Verkehrsaufkommen Prognosen zufolge weiter zunimmt. Die geplante, gegenüber dem Bus deutlich leistungsfähigere Bahnverbindung soll zur Entlastung der Straßen beitragen. Im Zuge der Neubaustrecke möchten die Verkehrsplaner der Stadt den Verkehrsknotenpunkt Tharandter Straße zu einem autofreien Fußgängerboulevard umgestalten sowie einen Gleisabschnitt in Strehlen umverlegen. In weiteren Projektabschnitten werden dann die Nossener Brücke, die Nürnberger Straße sowie der Zellesche Weg als Stadtbahntrasse ausgebaut. Einem zunächst geplanten S-Bahn-Verknüpfungspunkt an der Nossener Brücke hat der Stadtrat eine Absage erteilt. Aktuell sind für die Realisierung der vier Teilabschnitte etwa 200 Millionen Euro kalkuliert.

Baurecht für Teilprojekt 1.4

Die Landesdirektion Sachsen genehmigte per Mitteilung vom 13. September das erste Teilstück der Stadtbahnverbindung von Strehlen nach Löbtau und hat mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens den Verkehrsbetrieben Baurecht erteilt. Bei diesem Vorhaben handelt es sich um den östlichen Abschluss der Neubautangente und zugleich um eine Streckenumverlegung für die bestehenden Linien 9 und 13. Deren bisherige Führung über die Wasa- und Franz-Liszt-Straße wird aufgegeben und auf rund 700 Metern zurückgebaut. Durch den künftigen Trassenverlauf erhält der S-Bahn-Haltepunkt Dresden-Strehlen direkten Anschluss an das Straßenbahnnetz. Auch die zukünftige Stadtbahnlinie von Löbtau könnte auf diese Weise direkt an die S-Bahn angebunden werden. Der etwa 850 Meter lange Neubauabschnitt – die Strecke verlängert sich durch die Umverlegung minimal um rund 150

Meter – schließt am Wasaplatz und der Kreuzung Tiergarten-/ Franz-Liszt-Straße an die Bestandsstrecken an und führt über die Tiergarten- und Oskarstraße. Insgesamt werden einschließlich Sanierung eines Teils der Bestandsstrecke rund 1.200 Meter Trasse neu- oder ausgebaut. Im Zuge des Streckenneubaus wird am S-Bahn-Haltepunkt Dresden-Strehlen eine neue barrierefreie Zentralhaltestelle einschließlich 40 überdachter Fahrradstellplätze entstehen, der die Haltestelle durchquerende Abschnitt der Oskarstraße zwischen Gustav-Adolf-Platz und Wiener Straße wird für den Individualverkehr gesperrt. Die neue Haltestelle Wasaplatz sowie der stadtwärtige Bahnsteig an der Haltestelle Querallee werden behindertengerecht gestaltet. Alle Haltestellen erhalten moderne elektronische Fahrgastinformationsanzeigen. Die Oskar- und Tiergartenstraße behalten ihren heutigen Straßenquerschnitt, die Gleise werden im Straßenplanum verlegt und sind überfahrbar. Die Gleistrasse wird mittig über den Gustav-Adolf-Platz geführt, das dortige städtebauliche Ensemble mit Grünflächen soll erhalten bleiben. Für den Neubau der Straßenbahntrasse müssen dennoch im Bereich Gustav-Adolf-Platz und Oskarstraße Bäume gefällt werden: Diese sollen durch Anpflanzung von 95 Bäumen im unmittelbaren Straßenraum sowie weitere Anpflanzungen in Altstrehlen ausgeglichen werden. Mit dem Neubau der Straßenbahntrasse geht die Erneuerung der Verkehrsanlagen einher. Nach dem im September erhaltenen Planfeststellungsbeschluss sollen als Vorleistung ab Dezember die Nebenstraßen im Umfeld des Haltepunkts Strehlen als Umfahrung der künftigen Zentralhaltestelle für den Individualverkehr ertüchtigt werden, der voraussichtliche Baubeginn des eigentlichen Stadtbahnprojekts war bei Redaktionsschluss für 1. März 2017 avisiert. Nach einem kalkulierten Bauzeitraum von 15 Monaten könnte Mitte 2018 die Eröffnung stattfinden.



Die bisherige Situation an der Tharandter Straße mit gemeinsamer Führung von Straßenbahn-, Bus- und Autoverkehr soll entschärft werden MICHAEL SPERL



Entwurfsansicht der geplanten Zentralhaltestelle Tharandter Straße. Statt bisher zwei Spuren je Richtung nutzen Bus und Bahn dann einen gemeinsamen Fahrstreifen DVB AG/INTER OFFICE

Haltestellenumbau Tharandter Straße

Auch am westlichen Ende der geplanten Tangente soll die Einbindung ins Bestandsnetz mit größeren Umgestaltungen einhergehen. Diese Maßnahme ist als Teilprojekt 1.1 integraler Bestandteil des Stadtbahnbauprogramms. Mit täglich 30.000 Ein- und Aussteigern ist die Haltestelle Tharandter Straße die meistfrequentierte DVB-Station außerhalb des Innenstadtringes. Ende 2014 hat die Stadt Dresden bei der Landesdirektion für den Umbau des Verkehrsknotens die Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Im Vorfeld wurden in den Vorjahren insgesamt 13 Varianten geprüft, um den bisher als besonders neuralgischen Unfallschwerpunkt bekannten Abschnitt sicherer zu gestalten. Den Planfeststellungsbeschluss erwarten Stadt und Verkehrsbetriebe noch für dieses Jahr. Der Ausbau des 300 Meter langen Teilstücks mit der neuen Zentralhaltestelle soll ab September 2017 realisiert werden. Dann entsteht hier ein Fußgängerboulevard, der Individualverkehr wird künftig über benachbarte Straßen geführt. Die Kesselsdorfer Straße soll dafür zwischen Werner- und Tharandter Straße zur Ortsstraße herabgestuft werden. Dafür verläuft die bisher noch die Haltestelle durchquerende, übergeordnete Kreisstraße künftig über die Wernerstraße und wird neu über Columbusstraße und Emerich-Ambros-Ufer an die Bundesstraße 173 angebunden. Die Bahnsteige sollen eine Überdachung ähnlich der Haltestelle an der Prager Straße erhalten. Östlich der neuen Zentralhaltestelle trifft die projektierte Neubaustrecke von der Nossener Brücke kommend auf die Bestandsstrecke im Zuge der Freiberger Straße.

Arbeitsstand für Teilprojekt 1.2 und 1.3

Weniger greifbar sind die Fortschritte bei den wesentlich aufwendigeren Teilprojekten 1.2 und 1.3: Für den 1,7 Kilometer langen Abschnitt Tharandter Straße – Nossener Brücke – Nürnberger Platz hat der Stadtrat im Mai 2014 den Baubeschluss gefasst, bis Ende diesen Jahres sollen die Planfeststellungsunterlagen bei der Landesdirektion vorliegen. Der Bau könnte bei gesicherter Finanzierung und gutem Projektfortschritt 2019 starten, eine Inbetriebnahme wäre 2021 möglich. Für die in schlechtem Zustand befindliche Nossener Brücke ist dabei ein Ersatzneubau nötig. Die anschließende Nürnberger Straße erhält eine



Bisher fährt die Linie 7 ab Hauptbahnhof parallel zur S-Bahn zum Hp. Freiberger Straße und von dort nach Löbtau, künftig soll es via Südvorstadt gehen MICHAEL SPERL (5)



Das Projekt Stadtbahn 2020 umfasst im wesentlichen eine neue Südtangente (rot). Doch auch die Planungen für die Anbindung von Johannstadt (orange) hat die Stadt wieder aufgenommen. Mittelfristig wären weitere Netzergänzungen (orange gestrichelt) wünschenswert



Das Teilprojekt 1.2 der Stadtbahn 2020 in der Visualisierung. Über die Nürnberger Straße soll die Straßenbahn auf einem begrüntem Mittelstreifen führen DVB AG/VIRTUAL-ARCHITECTS.NET/DAMIEN JDANOFF

Trasse auf eigenem Bahnkörper in Mittellage mit Rasengleis, am Nürnberger Ei erfolgt die Anbindung an die jetzige Gleisschleife der Linie 8.

Für den 2,8 Kilometer messenden Abschnitt zwischen Nürnberger Ei und dem Wasaplatz hat der Stadtrat im Januar 2016 zunächst die Vorplanung bestätigt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung folgt 2017, das Planfeststellungsverfahren könnte 2019 durchgeführt werden. Auch hier ist ein besonderer Bahnkörper in Mittellage vorgesehen und es sollen die Haltestellen am Nürnberger Platz komplett neu geordnet werden.

Geplantes Linienkonzept

Nach bisherigen Entwürfen der Verkehrsplaner soll der Campus zunächst mit den Straßenbahnlinien 7 und 9 deutlich besser an die Innenstadt, den Dresdner Westen, Norden und Osten angebunden werden. Dazu erhält die Linie 7 zwischen Löbtau und Hauptbahnhof einen neuen Fahrtweg über den Nürnberger Platz anstelle der bisherigen Führung über Haltepunkt Freiberger Straße. Damit ist nach Sicht der Planer die Linie 8 im Südabschnitt verzichtbar und fährt zukünftig nur noch zwischen Hellerau und Postplatz. In wieweit sich dieser Plan gerade während der Hauptverkehrszeiten umsetzen lässt, wird sich erweisen müssen. Zwischen Hauptbahnhof und Löbtau ist die Linie 7 schon auf dem jetzigen Linienweg stark nachgefragt, vorbei am Campus wird sich die Nachfrage weiter erhöhen. Die Linie 9 möchten die Planer ab Wasaplatz neu über den Zelleschen Weg und Nürnberger Platz zum Hauptbahnhof führen, bisher fährt sie über Lennéplatz. So entstehen neue Direktverbindungen zum zentralen Universitätsstandort, unter anderem von den Stadtteilen Gorbitz, Pieschen und Reick. Die westliche Südvorstadt und die Sächsische Landes- und Universitätsbibliothek (SLUB) bekommen umsteigefreie Verbindungen zum Hauptbahnhof. Die Buslinie 61 fährt vorerst weiterhin bis Löbtau, die derzeit unzähligen Verstärkerfahrten insbesondere im Studentenverkehr könnten jedoch entfallen. Auch auf Verstärkerfahrten der Buslinie 66 zwischen Hauptbahnhof und Südhöhe möchten die Verkehrsbetriebe mit Verlegung der Linie 9 auf den Zelleschen Weg verzichten.

Langfristige Ausbaupläne

Erklärtes Ziel der Verkehrsplaner ist es, eines Tages die Buslinie 61 zwischen Löbtau und Strehlen vollständig durch eine neue Straßenbahnlinie 14 ersetzen zu können. Dazu müsste die in den kommenden Jahren zur Realisierung anstehende Südtangente vom Haltepunkt Strehlen weiter in Richtung Gruna und Striesen geführt werden. Diese Vision der Planer ist jedoch ge-

Hier fährt 2018 die letzte Bahn: Die Gleise in der Wasastraße werden durch Umverlegung entbehrlich, momentan liegt hier noch abgefahrenes Großverbundplattengleis. Das Foto zeigt den historischen Tatrazug des Straßenbahnmuseums



Der Wasaplatz wird grundlegend umgestaltet. Die geradlinige Führung über den Platz wie hier gezeigt entfällt, die neue Trasse biegt zum Haltepunkt Strehlen in die Oskarstraße ein



Am Nürnberger Platz soll es künftig auch geradeaus Richtung Zellescher Weg gehen. Momentan kann die Linie 8 hier nur nach links in Richtung Hauptbahnhof abbiegen

genwärtig nicht Gegenstand des laufenden Stadtbahnprogramms. Offiziell als „Projekt 2“ zwar Bestandteil von „Stadtbahn 2020“, jedoch derzeit zurückgestellt sind auch die Pläne einer Streckenverlängerung Bühlau – Weißig. Gleichwohl arbeiten die Verkehrsstrategen an einer Lösung für die Umgestaltung des überlasteten Knotens Ullersdorfer Platz, die womöglich durch eine kurze Straßenbahnverlängerung erreicht werden könnte. Der Oberbürgermeister soll hierzu gemäß Stadtratsbeschluss vom März bis Jahresende Varianten einschließlich Finanzierungsvorschlag untersuchen lassen. Gleichzeitig beauftragte der Stadtrat im März die Verwaltung, die ruhenden Planungen zur Stadtbahntrasse Johannstadt – Plauen wieder aufzunehmen und eine Förderung beim Freistaat Sachsen zu beantragen. Dieses Projekt sieht vor, zukünftig als Tram-Linie 5 in etwa den Linienverlauf der heutigen Buslinie 62 zu erschließen. An der geplanten Linie 5 liegen neben dem Universitätsklinikum in Johannstadt mehrere große Bildungseinrichtungen rund um den Güntzplatz sowie im weiteren Streckenverlauf die Agentur für Arbeit, für welche sich eine Verbesserung der Anbindung ergibt. Jüngst nimmt die DVB für die Linie 62 neue überlange Mercedes CapaCity-Busse in Betrieb, die aufgrund ihrer Fahrzeuglänge von 21 Metern nur mit Ausnahmegenehmigung und nur auf fest definierten Routen fahren dürfen. Dieser Schritt sollte jedoch nicht als Lösung der Kapazitätsprobleme missverstanden werden, sondern vielmehr Indiz dafür sein, dass die langfristige Antwort aus wirtschaftlicher und erst recht aus ökologischer Sicht hier wie auch auf der Südtangente nur die Erschließung per fassungsstarker Straßenbahn sein kann.

MICHAEL SPERL

Trotz feuerwehrrotem Anstrich und neu gestalteter Seitenfensterpartie lassen die Jenaer Tram und das RAW Schöneweide als Hersteller optisch grüßen
LUTZ HABRECHT

Immer im Kreis

Die Moda-Tram-Wagen in Istanbul ■ In der türkischen Millionenstadt gibt es ein umfangreiches U-Bahn-, Metro- und Straßenbahnnetz mit durchweg modernen Fahrzeugen. Eine Sonderstellung nimmt die Moda-Tram ein, auf der alte deutsche Gotha- und Reko-Wagen ihre Kreise ziehen

Offiziell als Linie T3 bezeichnet, verbindet eine rund 2,6 Kilometer lange Straßenbahnlinie Kadıköy und Moda im asiatischen Teil Istanbuls. Bei der am 1. November 2003 eröffneten Strecke handelt es sich um eine 2,6 Kilometer lange Ringstrecke, die nur im Uhrzeigersinn in einer Richtung befahren wird. Das klingt nach einer sehr einfachen Betriebsabwicklung, die Strecke führt aber durch eng bebautes Gebiet und weist viele Krümmungen und beachtliche Neigungen auf. Die meterspurig ausgeführte Moda-Tram wird mit mehreren gebraucht aus Jena und Schöneiche übernommenen Gotha- und Reko-Wagen betrieben, von denen einige aber 2010 für einen geplanten Nostalgiebetrieb nach Bursa abgegeben wurden.

Die Moda-Tram ist aber kein reiner Nostalgiebetrieb, sondern löst in den engen Altstadtstraßen ein Verkehrsproblem, für das sonst allenfalls Minibusse mit deutlich geringerer Kapazität infrage kämen. Die Straßenbahn ist an der Haltestelle Iskele Camii in Kadiköy mit der Kadiköy-Metro verbunden und im Schienennetzplan des Istanbuler Verkehrsbetriebs IETT mit allen Haltestellen dargestellt und auch tariflich einbezogen. Die Moda-Tram wird täglich zwischen 7:00 und 21:00 Uhr betrieben, fährt in den Stoßzeiten im Zehn-Minuten-Takt, während in den verkehrsschwachen Zeiten ein 20-Minuten-Takt angeboten wird. Vor Ort ist der Besucher erstaunt, die Wagen mit der Liniennummer 20 vorzufinden, was nach Aussagen der Beschäftigten rein traditionsbedingt ist. Wer eine reine Nostalgiestraßenbahn sucht, wird im europäischen Teil Istanbuls bei der Tünel-Taksim-Tram fündig. LUTZ HABRECHT/MW



In diesem Ausschnitt des Istanbuler Nahverkehrsnetzplans zeigt sich rechts unten die Moda-Tram. Links oben die gestrichelt eingezeichnete Tünel-Taksim-Nostalgie-Tram IETT



AVG-Triebwagen 450 925 vom Typ Bombardier ET2010 FlexitySwift am 17. September 2016 bei Vorführfahrten als Regionalbahn Reutlingen – Tübingen beim Verlassen des Haltepunkts Wannweil – Eisenbahngleise ist der 450 gewohnt AUFNAHMEN (2): PETER GARKE

Eine Stadtbahn für Tübingen?

Regionalstadtbahn Neckar-Alb ■ Das „Karlsruher Modell" gilt noch immer als Vorbild für Stadtbahnprojekte. Im Großraum Tübingen soll eine Regionalstadtbahn die Attraktivität des ÖPNV steigern. Mit einem AVG-Triebwagen fanden Probefahrten statt

Nach dem Vorbild des „Karlsruher Modells" soll auch in der Region Tübingen in der Zukunft eine Stadtbahnsystem mit Zweisystem-Triebwagen entstehen. Das als „Regionalstadtbahn Neckar-Alb" bezeichnete Projekt soll die vorhandene Bahnstrecke mit der neuen innerstädtischen Linienführungen verbinden. Mit dieser Kombination soll das Verkehrsangebot deutlich verbessert werden und eine umweltfreundliche Alternative zum automobilen Individualverkehr geschaffen werden. In einer Machbarkeitsstudie wurde das Konzept für das zukünftige Netz erarbeitet.

Neue und alte Strecken

In Tübingen und Reutlingen sollen neue Strecken durch das Stadtgebiet geführt werden. Außerhalb der Städte sollen zum größten Teil bestehende Bahnstrecken durch die Stadtbahn Neckar-Alb befahren werden. Auch sollen einige bereits seit Jahren stillgelegte und abgebaute Gleise wieder aufgebaut und reaktiviert werden. Hierzu zählen zum Beispiel die Verbindungen Reutlingen – Gönningen, Albstadt – Onstmettingen (ex WEG) oder Reutlingen – Pfullingen und sogar eine Weiterführtun über die ehemalige Zahnradstrecke nach Kleinengstingen auf der schwäbischen Alb. Alle befahrenen Strecken sollen elektrifiziert werden und teilweise auch neue Haltepunkte entstehen.

Neben den im Kasten erwähnten Linien sollen zur Ergänzung später die heute von der HzL bedienten Strecken von Hechingen nach Bad Eyach, Sigmaringen und Kleinengstingen befahren werden. Auch die stillgelegte und teilweise abgebaute Bahnstrecke Balingen – Schömberg – Rottweil soll dabei reaktiviert werden. Bis zur Umsetzung der ambitionierten Planungen wird jedoch noch einige Zeit vergehen. Im Januar 2016 wurde durch das Regierungspräsidium Tübingen jedoch für das „Modul 1" der Regionalstadtbahn das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Nach Verfahrensabschluss kann mit der Finanzierung auch unter Inanspruchnahme des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) begonnen werden. Insgesamt rechnet man mit bis zu einer Milliarde Euro für die Modernisierung des Verkehrsnetzes. Nur etwas mehr als zehn Prozent davon soll das Modul 1 kosten. Darin enthalten sind die Elektrifizierung der Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg und Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach. Ebenso der Bau



Bombardier ET2010 FlexitySwift der AVG am 17. September 2016 als Regionalbahn Tübingen – Reutlingen bei Wannweil

Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Linie	Streckenverlauf
S1	Tübingen Waldhäuser – Onstmettingen/Sigmaringen
S2	Eningen – Reutlingen – Onstmettingen
S3	Tübingen Waldhäuser – Rottenburg – Horb/Neckar
S4	Tübingen Waldhäuser – Ammertal – Herrenberg
S5	Tübingen Waldhäuser – Reutlingen – Eningen
S25	Reutlingen – Eningen – Oferdingen
S6	Plochingen – Pfullingen – Engstingen – Schelklingen
S7	Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Pfullingen
S8	Tübingen Waldhäuser – Reutlingen – Plochingen

neuer Haltepunkte und die Schaffung von zwei längeren, mehrgleisigen Abschnitten zur Begegnung von Zügen auf der Strecke Tübingen – Herrenberg.

Erste Demonstrationsfahrten

Um der Öffentlichkeit die Möglichkeiten der Zukunft vorab im realen Betrieb vorzuführen, kam am 17. September 2016 ein Triebwagen der Albtal Verkehrs Gesellschaft Karlsruhe (AVG) zwischen Reutlingen und Tübingen mit sechs Zugpaaren im Stundentakt zum Einsatz. Die bei Bombardier in Bautzen und Wien gebauten achtachsigen Elektrotriebwagen „ET 2010 FlexitySwift“ sind seit 2012 auf dem Netz der AVG weiträumig im Einsatz. Von den 30 bestellten Zügen sind 22 bei der AVG im Dienst, acht Triebwagen gingen an die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK). Im Mai 2016 bestellte die AVG weitere zwölf Züge, die im Jahr 2017/2018 geliefert werden sollen. Die vier angetriebenen Achsen geben dem ET eine Leistung von 560 kW. Die Höchstgeschwindigkeit des 62,5 Tonnen schweren Fahrzeugs liegt bei 100 km/h. Konzipiert sind die modern gestylten Fahrzeuge für den Einsatz mit 15 kV Wechselspannung und den Betrieb mit 750 V unter Gleichspannung. Der Triebwagen ist steilstreckentauglich, was auch für die geplante wiederaufzubauende Strecke Honau – Engstingen von Vorteil ist. Bis zur kompletten Umsetzung wird jedoch noch viel Wasser durch das Neckartal fließen. PETER GARKE

Eine ganz normale Haltestelle mit Hochbahnsteigen, wäre da nicht der außergewöhnliche Name. Hier fährt eine U 76, gebildet aus zwei B80D-Zügen, auf dem Weg nach Krefeld in MB.-Büderich-Landsknecht ein MICHAEL BEITELSMANN

Nächster Halt:

Landsknecht



Der Begriff „Landsknecht" bezeichnet einen zu Fuß kämpfenden Söldner des späten 15. und 16. Jahrhunderts, dessen primäre Waffe die Pike war. Obwohl Landsknechte im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation ursprünglich als kaiserlich-habsburgische Söldner angeworben wurden, kämpften sie unter den verschiedensten europäischen Fürsten. Sie galten aufgrund ihrer fortschrittlichen und disziplinierten Kampfweise als besonders schlagkräftig, hatten aber immer auch den Ruf von Plünderern und Marodeuren, die nach ausgebliebenen Soldzahlungen oder bei „Arbeitslosigkeit" ganze Landstriche verheeren konnten.

Ob in einem Vorgängerbau der 1925 erbauten Traditionsgaststätte im heutigen Meerbuscher Stadtteil Büderich jemals Landsknechte tafelten oder nächtigten, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Jedenfalls nahm die Rheinische Bahngesellschaft (heute Rheinbahn) den Namen zum Anlass, um die nahe gelegene Station an ihrer am 15. Dezember 1898 eröffneten und von Beginn an elektrifizierten „Stammstrecke" Düsseldorf – Krefeld zum Anlass, diese so zu taufen. Es war für die Bevölkerung des damaligen Dorfes Büderich im Landkreis Neuss die wichtigste Haltestelle mit einem eigenem Empfangsgebäude, von er aus man schnell ins nahe gelegenen Düsseldorf oder Krefeld fahren konnte. An Markttagen transportieren die Büdericher Bauern auch ihr Gemüse per Bahn in die Großstädte. Die „Rheinbahn", wie sie damals schon im Volksmund genannt wurde, fuhr auf der als Kleinbahn konzessionierten Strecke als Linie „K", bis 1958 auch die Linie „M" nach Moers. Später kamen auch „normale" Düsseldorfer Straßenbahnwagen zumindest in den Hauptverkehrszeiten als Linie 10 bzw. 710 bis nach Büderich und darüber hinaus bis zur Station Görgesheide in Meerbusch-Osterath. Mittlerweile wurde aus der „K" die „U 76" und ist ein wichtiger Teil des Düsseldorfer Stadtbahnsystems. Die Haltestelle Büderich Landsknecht ist seit einigen Jahren mit Hochbahnsteigen ausgerüstet, um den Fahrgästen ein bequemes Aus- und Einsteigen aus den Stadtbahnwagen zu ermöglichen.

Ob die Landsknechte heute auch mit der Stadtbahn fahren würden? Zumindest von Kämpfen oder Plünderungen ist in oder um Büderich nichts bekannt …

MICHAEL BEITELSMANN



Unkaputtbar …

Die Hannoverschen Stahlwagen ■ Die überaus robusten Fahrzeuge waren die letzte Vorkriegs-Zweiachser der ÜSTRA und prägten jahrzehntelang das Bild der Straßenbahn in der niedersächsischen Landeshauptstadt. Vor 40 Jahren wurden die letzten Exemplare durch die Stadtbahnwagen der Reihe 6000 abgelöst – einige Wagen haben in verschiedenen Museen überlebt

Im Jahre 1928 war man mitten in den „Goldenen Zwanzigern" angekommen und blickte (endlich wieder) optimistisch in die Zukunft. Für die deutschen Verkehrsbetriebe lief es endlich wieder rund. Nach Stabilisierung der Währung kamen wieder mehr Fahrgäste und damit waren nun auch die Einnahmen da, um die seit 1914 wegen Weltkrieg, Reparationen, Revolution und Inflation vernachlässigten Fahrzeuge und Anlagen wieder zu sanieren. Und auch um endlich neue Fahrzeuge zu kaufen.

Im Jahre 1922 hatte die ÜSTRA (Überlandwerke und Straßenbahnen Hannover AG) 249 Triebwagen und 304 Beiwagen geschlossener Bauart im Bestand. Davon waren aber nur 77 Triebwagen jünger als 20 Jahre. Ab 1925 wurden zunächst bei der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA) und Nordwaggon 9,5 Meter lange Zweiachser mit einem Achsstand von 2,4 Metern beschafft. Insgesamt kamen 98 Triebwagen und 120 Beiwagen dieses Typs, der noch konventionell mit einem Holzgerippe konstruiert war. Später nannte man sie daher auch „Holzwagen" (Typenbezeichnungen kannte die ÜSTRA nie).

Modernisierung des Fuhrparks

Aber die technische Entwicklung ging weiter. Im Eisenbahnbau und auch bei Straßenbahnen setzte man nun auf Stahlgerippe und so bestellte auch die ÜSTRA 50 Triebwagen (171–220) und 40 Beiwagen (1001–1040) mit einem Stahlgerippe und einer eher kantigen Optik im Stile der Zeit. Für die ab 1928 gelieferten Fahrzeuge bürgerte sich bald auch der Begriff „Stahlwagen" ein. Die letzten



Am Waterlooplatz fährt ein Stahlwagenzug aus der Archivstraße in Richtung Aegidientorplatz Anfang der 70er-Jahre an der evangelisch reformierte Kirche vorbei H-W. ROGL (2)

zehn Triebwagen kamen erst 1930. Bei der nächsten überlieferten Zählung im Jahr 1932 besaß die ÜSTRA nun 255 Triebwagen (ohne die Triebwagen für die Linie 11 nach Hildesheim). Mit 98 „Holzwagen“ und 50 „Stahlwagen“ und den im wesentlichen zwischen 16 und 21 Jahre alten übrigen Triebwagen war die ÜSTRA für den normalen Alltagsbetrieb damals also recht modern aufgestellt. Die neuen Wagen waren auch länger und damit fassungsstärker als die früheren Fahrzeuge.

Prägendes Erscheinungsbild

Die Stahlwagen prägten mit ihrem markanten und schörkellosen Aussehen wesentlich das Bild von der hannoverschen Straßenbahn. Markant waren die in das Tonnendach eingefügten Kästen für Liniennummern und Zielanzeige, für Hannover eine Novität. Darunter war eine Sonnenblende vor dem dreigeteilten Stirnfenster fest angebracht. In dieser Blende gab es als Rückleuchte eine Öffnung mit rotem Glas. Die zugehörige Glühbirne beleuchtete gleichzeitig auch die (dann hintere) Plattform. Die Scheinwerfer waren nebeneinander angeordnet. Anfangs fuhren die Wagen mit dem in Hannover üblichen Lyrabügel, später bekamen sie Scherenstromabnehmer. Die Wagen maßen über die Stirnwände 10,1 Meter, waren 2,20 Meter breit und wiesen einen Achsstand von 3,0 Metern auf. Ein Triebwagen wog 12,9 Tonnen, ein Beiwagen 7,8 Tonnen.

Zur elektrischen Ausrüstung von Bergmann zählten die Motoren des Typs SL 49n, die 2 mal 46 kW leisteten. Zunächst wurden die Motoren von Plattform-Nockenschaltern gesteuert – natürlich im Stehen. Als man in den 30er-Jahren mit Fahrersitzen experimentierte, brauchte man dafür auf den Plattformen Platz und so entwickelte die ÜSTRA ein Unterflur-Nockenschaltwerk, das ab 1938 in der Wagenmitte unter dem Fußboden eingebaut wurde. Dieses verfügte über 13 Serien- und sieben Parallelfahrstufen, eine Shunt-Stufe und 13 Bremsstufen; erster Umbau war Tw 180.

Im Innenraum blieb man bei den ersten 40 Triebwagen bei konventionellen Längsbänken aus Holzlatten. Die letzten zehn Triebwagen erhielten dann wie die Beiwagen eine Kombination aus Quersitzen in der Wagenmitte, die von Längsbänken mit je drei Sitzplätzen eingefasst waren. Der Fahrgastraum war durch Schiebetüren zu den Plattformen abgetrennt, die von außen durch je eine einfache Schiebetür aus Holz erreicht wurden. Hölzerne Griffstangen halfen dabei, über die Trittstufen in diese hochflurigen Fahrzeuge zu klettern. Der letzte Triebwagen 220 bekam auf der in Fahrtrichtung jeweils hinteren Plattform eine

Der Rote Punkt an der Front des Triebwagens weist darauf hin, dass dort kein Schaffner mehr ist und nur Fahrgäste mit schon gültigem Ticket dort mitfahren dürfen, in den Anhängern sind noch Schaffner

Ein E-Wagen auf Linie 7 ("Halbe 7") steht abfahrbereit zur Beekestraße um 1965 im „Bahnhof List" W. RABE, SLG. FRANK MUTH (2)



Die Linie 15 nach Sehnde wurde bis zur Einstellung von den Stahlwagenzügen bedient und war größtenteils im Außenbereich eingleisig, hier Tw 175 im Jahre 1959

Doppelschiebetür eingebaut. Die größere Fahrzeuglänge erhöhte auch das Fassungvermögen: Das prädestinierte die Wagen für den Einsatz auf den Überlandlinien nach Gehrden/Barsinghausen (10), Groß Burgwedel (17), Sehnde/Haimar (17) und Pattensen (21), auf denen lange Zeit fast nur dieser Typ anzutreffen war.

Nur wenige Kriegsverluste

Lackiert waren die Stahlwagen zu Beginn ihres Lebens in Elfenbein mit grauen Zierlinien. Seitlich war der Schriftzug „Straßenbahn Hannover" in Goldbronze mit roten Schatten aufgebracht. Auch die Wagennummern erschienen so an den Außenseiten. Kurzzeitig waren ab 1941 der Triebwagen 209 und die Beiwagen 1011 und 1013 in Rot-Elfenbein lackiert, mit einem großen Wappen der ÜSTRA auf der Seitenwand und gelben Wagennummern. Diese Umlackierung wurde aber nicht weiter verfolgt. Im Krieg gingen die Triebwagen 172, 173, 192, 205 und 208 und die Beiwagen 1012 und 1020 verloren. Aus den Resten von Triebwagen 173 entstand ein neuer Beiwa-

gen 1730 (später 1020 II). Einige Fahrgestelle der kriegszerstörten Stahltriebwagen (und der teilzerstörten Holztriebwagen) lebten unter den 15 sogenannten Aufbautriebwagen weiter, deren Wagenkästen und Neuausrüstung die ÜSTRA ab 1950 aus Mitteln des amerikanischen Aufbauprogramms Marshall-Plan beschaffen konnte.

Zwischen 1930 und 1939 hatte die ÜSTRA nur elf Triebwagen und sechs Beiwagen neu beschaffen können. Durch die Kriegswirren waren auch noch zehn eigentlich für Berlin bestimmte Beiwagen des Einheitstyps in Hannover „hängen geblieben". Nach dem Krieg sorgten 4 KSW-Triebwagen und 35 KSW-Beiwagen, sowie 12 „Notbehelfsbeiwagen" für eine erste Linderung der Wagennot. Diese Wagentypen wurden meist bunt miteinander gekuppelt, oft zu Drei-Wagenzügen.

Nach der Währungsreform sanken die Fahrgastzahlen. Eine weitere Normalisierung der betrieblichen Verhältnisse brachte ab 1951 einerseits die Auslieferung von vierachsigen Großraumzügen und andererseits die schrittweise Einstellung der Überlandstrecken. Daher konnte man sich nun wieder intensiver um die vorhandenen Fahrzeuge kümmern.

Erste Umbauten

Bei den Stahlwagen wurden die beiden bisher nebeneinander liegenden Scheinwerfer nun untereinander angeordnet und zwei Rücklichter knapp über der Rammbohle eingebaut. Für den Fahrer wurde ein wegklappbarer Sitz eingebaut, so dass die Wagen bei Bedarf immer noch im Stehen gefahren werden konnten. Ferner wurden die Dachlüfter entfernt und alle Wagen erhielten nun die „neue" Farbgebung mit dunkelroten anstelle der grauen Zierlinien. Sogar die hinteren Doppeltüren von Triebwagen 220 wurden noch sorgfältig auf eine einfache Schiebetür wie bei den übrigen Wagen umgebaut.

Ab 1956 beschaffte die ÜSTRA die mit 2,35 Meter etwas breiteren vierachsigen „Breitraumwagen", denen ab 1961 noch die sechsachsigen DÜWAG-Gelenkwagen folgten, welche mit vierachsigen Beiwagen eingesetzt wurden. Gleichzeitig wurde der Überlandbetrieb sukzessive bis 1961 eingestellt und die Strecke nach Hildesheim bis Sarstedt zurückgezogen. Bei außerdem weiter zurückgehenden Fahrgastzahlen ging der Fahrzeugbedarf zurück, sieht man vom Sonderverkehr zur Industriemesse im Frühjahr mal ab, zu der 1950 eine neue Anschlussstrecke errichtet worden war.

Die Fahrzeuge aus der Zeit um den Ersten Weltkrieg wurden ausgemustert und die wenigen KSW-Triebwagen nach Karlsruhe verkauft. Bis 1963 verschwanden auch die „Holzwagen", von denen viele aber als orange-lackierte Rangiertriebwagen weiter-



Tw 202 und Bw 1604 Linie als SL 18 im Bf. Döhren am 2. Juli 1947 mit den damals vorgeschriebenen Warnhinweisen für die britische Besatzungsmacht J. H. PRICE, ARCHIV HSM

Die letzten Einsatzorte der Stahlwagen

Am 4. April 1976 hatte die ÜSTRA noch 40 Zweiachstriebwagen und 58 -beiwagen im Bestand:

- 23 Stahl-Triebwagen (und 32 Beiwagen),
- zwei Credé-Triebwagen,
- 15 Triebwagen des Aufbautyps.
- 26 KSW-Beiwagen.

Insgesamt weist der Wageneinsatzplan ab 4. 4. 1976 für die reguläre Frühspitze noch 20 zweiachsige Zwei-Wagenzüge für Linie 11 (1 Zug) und E-Wagen aus. Zur Nachmittagsspitze wurden nur noch acht Züge eingesetzt. Während der Messe (28.4. bis 6.5.) war vorgesehen, in der Frühspitze davon fünf Züge auf drei Wagen zu verstärken und in der Nachmittagsspitze (die mit der Messe-Abfahrt zusammenfiel) sogar 29 Triebwagen und 38 Beiwagen einzusetzen. Die Zweiachser sollten nachmittags auf den HVZ-Linien 9 und 17 zehn Vierachszüge freisetzen, die „Halbe 5" (Rathaus – Stöcken/Friedhof) übernehmen und mit neun Drei-Wagenzügen die Messesonderlinien verstärken. (Die nun 54 Stadtbahnwagen waren ausschließlich auf 3 und 7 vorgesehen.)



Tw 183 mit zwei Bw als Einlegewagen zum Messegelände. Die Hannover-Messe bescherte den Stahlwagen auch Mitte der 70er-Jahre noch Auslauf W. RABE, SLG. MUTH



Typischer Zug der Linie 8 zum Nordhafen mit rotem Punkt am Triebwagen kurz hinter der Brücke der Eisenbahn Hannover – Hamburg in Vinnhorst wird nach einer Station den Endpunkt Nordhafen am Mittellandkanal erreichen. Eine dortige Fabrik hatte einen üblen Geruchsausstoß, so dass jeder Fahrgast wusste, wo er am Endhalt war, auch im Dunkeln…



Der U-Bahnbau, die Untertunnelung im Hauptbahnhof mit Sperrung von DB-Gleisen wird auf dem Baustellenschild dokumentiert. Der Zug kommt aus der Joachimstraße wird gleich zum Steintor weiter fahren



Hannoversche Typenvielfalt Mitte der 70er-Jahre mit Stadtbahnwagen, DÜWAG-Großraumwagen, Stahlwagen und einem Arbeitswagen-Veteranen HANS-W. ROGL (3)

Stationierungen der letzten Stahlwagen

Aufteilung der Stahlwagen lt. Wagenverteilungsplan ab 4.4.1976

Betriebshof Döhren
207, 211, 216, 218, 219, 220; 1001, 1003, 1004–1007, 1009, 1015, 1017, 1018, 1030–1040.

Betriebshof Glocksee
174–177, 182, 196, 197, 199, 203, 204; 1026–1029

Abstellhalle Kirchrode (zu Betriebshof Vahrenwald gehörig)
185, 186, 189, 191, 193, 195; 1019–1025

lebten. Im Fahrgastbetrieb waren die Stahlwagen nun der einzige noch planmäßig eingesetzte Vorkriegstyp. Die 45 Triebwagen und 39 Beiwagen erhielten im Hinblick auf eine noch längere Lebensdauer ab 1965 weitere Umbauten.

Modernisierung und Sparmaßnahmen

Mit dem Abstand von 50 Jahren vergisst man, dass die Verkehrsbetriebe durch die starke Abwanderung von Kunden zum Auto (und Motorrad bzw. Moped) bereits damals finanziell angeschlagen und zu Rationalisierungsmaßnahmen gezwungen waren. Der Personalmangel jener Jahre hat diese Entwicklung zusätzlich beschleunigt: Schon in den 1960er-Jahren wurden Entwerter-Automaten eingeführt und weit über 500 (!) Schaffner-Stellen gestrichen.

Für die damals schon bis zu 37 Jahre alten Stahlwagen wäre ein Umbau auf Einmannbetrieb wirtschaftlich am interessantesten gewesen, denn die Schaffner bedienten hier im Vergleich zum Vierachser rund 33 Prozent weniger Fahrgäste. Statt der dafür erforderlichen teuren Umbauten (Türantriebe, Türüberwachung, et cetera) griff man zu einer pragmatischen Lösung: Als erster erhielt im Februar 1965 der Wagen 176 zwei Entwerter, die auf den Plattformen vor den abgeschlossenen zweiten Türen eingebaut wurden, und den Wagen damit de facto zum Einrichtungswagen machten – die entsprechenden Wendeschleifen waren ja vorhanden. Der Fahrer verkaufte nun keine Fahrkarten mehr und musste nur noch die vordere Tür überwachen. Vorteil: kürzere Haltestellenaufenthalte und damit schnellerer Betrieb mit den schwach beschleunigenden Wagen.

Für die Überwachung der hinteren Triebwagentür und die Türen des Beiwagens wurde der Beiwagenschaffner zuständig, der nur von der vorderen Beiwagenplattform

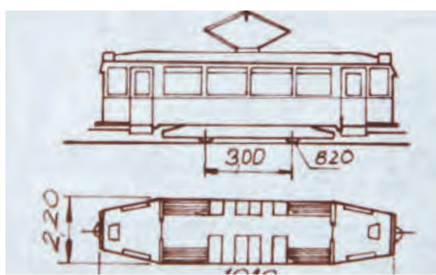
(ein Spiegel sorgte für die Sicht auf die hintere Beiwagentür) ein elektrisches Abfahrtsignal an den Fahrer geben konnte: Der Signaldruckknopf war nur zusammen mit einer Fußtaste zu bedienen! Außerdem wurden in Trieb- und Beiwagen Notbremsschalter eingebaut. Bis zum 1. Juli 1965 wurden 20 Triebwagen zu Einmann-Triebwagen umgebaut, die nun nicht mehr ohne Beiwagen(-schaffner) eingesetzt werden durften. Die restlichen Triebwagen folgten 1969. Dann wurden auch KSW-Beiwagen (1057 bis 1091) zu „S-Wagen“ umgerüstet, um alle Stahl-Triebwagen nur noch mit einem Beiwagenschaffner einsetzen zu können.

„Echte“ Einrichtungswagen

Wesentlichen Einfluss auf das weitere Schicksal der Stahlwagen hatten die U-Bahnpläne Hannovers, die aus Kostengründen und wegen rückläufiger Einwohnerzahlen bald zu einer „Stadtbahn“ eingedampft wurden. Dafür würde man einen neuen Fahrzeugtyp brauchen und so bestellte Hannover erst einmal für 600.000 D-Mark zwei Probewagen (600 und der aktuell aus Kanada nach Hannover zurückgeholte 601), anstatt den anstehenden Ersatz der Zweiachser mit konventionellen Neufahrzeugen anzugehen.

Als die Stahlwagen wieder zur Hauptuntersuchung (HU) anstanden, ging man davon aus, dass auf der Tunnelstrecke Waterloo – Kröpcke schon 1971/72 ein Probebetrieb und 1974/75 der A-Tunnel durchgehend eröffnet und die B- und C-Strecken bis 1980 fertig würden. Als Fahrzeuge sollten die Vier- und Sechsachser nachträglich unter anderem mit Klapptrittstufen „tunnelgängig“ gemacht werden (wie zum Beispiel in Frankfurt). Ein solcher Umbau wurde bei den vierachsigen Breitraumwagen sogar begonnen. Ein Ersatz der Zweiachser war noch nicht absehbar, auch wenn erwartet wurde, dass sie um 1976 herum schrottreif sein würden.

Typskizze aus alten ÜSTRA-Unterlagen



Die Stahlwagen wurden nun zu echten Einrichtungswagen umgebaut: Auf den hinteren Plattformen der Triebwagen wurden die Fahrschalter entfernt um noch fünf zusätzliche Stehplätze zu gewinnen. Ebenso wurden die hinteren Zielanzeigen mit Milchglasscheiben verblendet, und an einigen hinteren Wagenfronten verschwanden auch die Scheinwerfer. Die Vorderseiten präsentierten sich bei einigen Triebwagen nun ohne Steckdosen und Rücklichter sehr aufgeräumt. Besonders modern wirkten die teilweise

Die Eisenbahnfreunde Hannover unternahmen am Ende der offiziellen Einsätze mit einem originalen Stahlwagenzug eine Abschiedsfahrt mit Kranz sowie Fahrgästen in festlicher Kleidung mit Zylinder HANS-W. ROGL



Nur einmal begegneten sich ein Gothagelenkwagen (Rostocker Gastfahrzeug 721) und ein Stahlwagen: ÜSTRA 202 hat seit 1977 am Schönberger Strand seine Heimat

eingebauten einteiligen Frontscheiben (wenn die Fensterstreben verrottet waren). Auch einige Heckscheiben wurden einteilig umgebaut. Da die Wagen 176 bis 180 als spätere Rangiertriebwagen vorgesehen waren, blieben sie weiterhin Zweirichtungswagen. Triebwagen 194 wurde dagegen (nach einem Brand) am 7. Dezember 1972 offiziell aus dem Bestand gestrichen.

Auch die Aufbautriebwagen (236–250) sollten nun mit weniger Schaffner verkehren, allerdings für Betriebsstörungen auch weiterhin als Zweirichter einsetzbar bleiben. Als passende Beiwagen dafür wurden die Stahl-Beiwagen 1021 bis 1040 nun im Rahmen der HU auf beiden Plattformen mit einem „Schaffnerplatz“ ausgerüstet.

Lebensverlängernde Maßnahmen

Seinerzeit legte die BOStrab fest, dass Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1950 erstmals abgenommen waren, nach 250.000 Kilometern oder spätestens alle fünf Jahre eine Hauptuntersuchung erhalten mussten. Die rechnerisch mögliche Monatsleistung von 4.200 Kilometern erreichten die nun hauptsächlich als E-Wagen eingesetzten Stahlwagen aber nicht mehr. Mit Blick auf den geringeren Fahrzeugbedarf in den wärmeren Monaten kam man 1971 bei der ÜSTRA auf die Idee, während der Sommerzeit zirka 20 Zweiachstriebwagen und 50 Beiwagen abzustellen, da so die Frist bis zur nächsten Hauptuntersuchung entsprechend verlängert werden konnte. Die jährliche Zwischenuntersuchung wurde mit der Wiederinbetriebnahme koordiniert. Über die Laufleistung der Züge wurde nun penibel Buch geführt, um eine gleichmäßige Auslastung aller Fahrzeuge zu erreichen.

Die Betriebshöfe wurden auch angewiesen, Fahrzeuge mit längeren Werkstattaufenthalten bevorzugt einzusetzen und gegebenenfalls sogar Fahrzeuge zwischen den Betriebshöfen zu tauschen, um die Laufleistungen anzugleichen. Spätestens 1974 zeichnete sich dann aber ab, dass die erste Stadtbahnwagenserien (6001ff) doch gleich





Im Straßenbahnmuseum Wehmingen wartet im Frühjahr 2005 ein modernisierter Stahlwagen mit einteiliger Frontscheibe auf seine Aufarbeitung. Ein anderer originaler Drei-Wagenzug aus Stahlwagen (181, 1023, 1033) ist dort betriebsfähig

OBEN Vom Hauptbahnhof kommend, nähert sich ein Solo-Stahlwagen als „halbe 11" nach Sarstedt der Haltestelle Steintor

H.-W ROGL

UNTEN Als Linie 5 ausgeschilderter Stahltriebwagen 202 beim VVM am Schönberger Strand

FRANK MUTH (3)

Daten und Fakten: Stahlwagen

Hersteller:	HAWA
Baujahre:	1928–1930
Länge:	10.100 mm (über Stirnwand)
Breite:	2.200 mm
Achsstand:	3.000 mm
Gewicht (Triebwagen):	12,9 t
Gewicht (Beiwagen):	7,8 t
Leistung:	2x46 kW
Sitzplätze/Stehplätze:	24/49

100 Wagen umfassen und ein Ersatz der Zweiachser damit früher als bis dahin gedacht erfolgen würde. Tatsächlich begannen nach der Auslieferung von Wagen 6001 nach Weihnachten 1974 die Ausmusterungen der Stahlwagen – allein schon aus Platzgründen, denn die „6000er" mussten ja bis zur Inbetriebnahme und den Abnahmefahrten irgendwo „geparkt" werden. Sie fuhren zuerst auf der Linie 1 und dann auf der ersten Tunnellinie 12 (ab September 1975).

Die Stahlwagen leisteten auch nach dem 4. April 1976 (Aufnahme des durchgehenden Betriebs im A-Tunnel) weiter Verstärkerdienste üblicherweise als Zwei-Wagenzüge, denn ihre HU-Fristen waren ja nun ausgedehnt worden. Mindestens bis Weihnachten 1976 sollten sie fahren, doch zog die Aufsichtsbehörde Ende September 1976 die Genehmigung für den Schaffnerbetrieb zurück. Damit war der planmäßige Einsatz von Zweiachsern beendet. Während der Messe 1977 erlebte man die Zweiachser noch einmal als „U-Boote" (für den Lokalverkehr auf der Messelinie). Zu diesem Zeitpunkt waren noch acht Stahltriebwagen und 22 Beiwagen aktiv.

Die Überlebenden

Dank Online-Portalen hat der Stahlwagenzug virtuell überlebt, der 1970 für den Tatort „Taxi nach Leipzig" in einer Szene auf Hannoverschen Gleisen als Linie 14 nach „Markkleeberg" unterwegs war. Ähnliches gilt, wenn er auch schwerer zu erkennen ist, für den als Berliner Tram maskierten Wagen 199 (und Beiwagen 1020) im Film „Ein Mann will nach oben" von 1977).

Und es gibt auch mehrere ganz reale Museumswagen: Der Hamburger Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn übernahm Ende 1975 den Zug aus 202 und 1010, brachte ihn zunächst in Wakendorf-Götzberg (Kreis Segeberg) unter und 1977 an den Schönberger Strand, wo der Triebwagen 1993 zu den ersten Fahrzeugen gehörte, die sich dort mit eigener Kraft wieder bewegten. 1995/96 wurde er wieder ganz zum Zweirichtungswagen zurückgebaut. In Hannover blieb Triebwagen 178 mit den Beiwagen 1034 und 1039 als historischer Zug auf den Gleisen. Auch beim damaligen DSM sicherte man sich zahlreiche Fahrzeuge dieses Typs. Nachfolger HSM hält in Wehmingen einen Drei-Wagen-Zug aus 181 und 1023 und 1032 betriebsfähig, die auch schon auf Amsterdamer Gleisen unterwegs waren; nicht restauriert sind noch die Tw 191 und 215 vorhanden. FRANK MUTH



AT 4 im Jahre 1981 mit Schotterlore auf dem Weg zur Hochgleisstrecke der Linie 1, im Hintergrund das Überseemuseum AUFNAHMEN: ANDREAS MAUSOLF

Das Prinzip Doppelkopf

Bremen: Umbau-Arbeitswagen ■ „Schräge Typen" sind die drei Bremer Arbeitswagen, die durch Umbauten von ausgemusterten Sattel-Gelenkwagen entstanden sind. Im Herbst 2016 wurde der erste von ihnen ausgemustert, einer gilt als Museumsstück und einer wird noch benötigt

Ende der 70er-Jahre bestand eine Chance, die sich die BSAG nicht entgehen lassen konnte: Die letzten für die Hansestadt so typischen, dreiachsigen Sattelgelenkwagen mit schräger Frontscheibe aus der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre konnten aus dem regulären Verkehr gezogen werden, weil die Serie der Stadtbahnwagen nun komplett zur Verfügung stand. Für den Werkstatteinsatz bot dies die Gelegenheit, auf Grundlage der Erfahrungen mit bisherigen Arbeitswagen und den veränderten Erfordernissen entsprechend zeitgemäße Einheiten zu schaffen, die durabel und multifunktional eingesetzt werden konnten. Natürlich mussten die neuen Arbeitswagen, um optimale Flexibilität gewährleisten zu können, wiederum als Zweirichtungswagen ausgeführt sein.

Die „Doppelköpfe" entstehen

Das Prinzip „Doppelkopf" ließ sich durch einen einfachen Schachzug umsetzen: Aus den dreiachsigen Einrichtungs-Gelenkwagen entstanden durch Rückbau und Zufügung einer weiteren Frontpartie zweiachsige Zweirichtungswagen, die – mit speziellen Beiwagen versehen – für nahezu sämtliche anfallenden Aufgaben geeignet sind. Als erster grundüberholter Wagen kam noch 1977 der AT 4 – hervorgegangen aus dem Dreiachser 847 – auf die Gleise. Und mit dem AT 5 entstand im selben Jahr noch ein weiterer Arbeitswagen durch Umbau des Dreiachsers 854. Um ein weiteres Aufgabengebiet ergänzt erfolgte der letzte Dreiachser-Rückbau schließlich 1981. AT 6 – aus dem Gelenkwagen 850 zurückgebaut – erhielt zur Fahrleitungskontrolle eine Dachkanzel.



AT 4 und 5 mit Loren auf dem Hochgleis der Linie 1 an der Düsseldorfer Straße im Herbst 1981



Präsentation der Arbeitswagen aus Anlass des Jubiläums „125 Jahre BSAG" im Jahre 2001 in der Hutfilterstraße – AT 5



Als er noch „ganz" war: 850 wartet im Herbst 1980 auf seinen Rückbau zum AT 6 auf dem BSAG-Gelände am Flughafendamm

Spektakuläre Aufgaben allerdings standen bei diesen Arbeitswagen nicht auf der Dienstordnung. Winterliche Schneeräum-Fahrten mit vorgespanntem Schneepflug finden in Ermangelung „richtiger" Winter immer seltener statt, so dass lediglich zu Beginn der winterlichen Saison Streugutbehälter zur Verteilung gelangen. Des weiteren kommen unter anderem bei Gleisersatzbaumaßnahmen Transportloren zum Einsatz, und ein Gleismess-Beiwagen untersucht von AT 6 gezogen das Netz. Für das Abschleppen von Havaristen und das Schleifen der Gleise hat die BSAG spezielle Schienenfahrzeuge im Bestand.

Die drei Bremer „Doppelköpfe"

Die aus dreiachsigen Sattel-Gelenkwagen zurück gebauten Arbeits-Triebwagen sind 10 m lang, haben ein Gewicht von 10 Tonnen und eine Leistung von 2x76 KW. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Während das Ursprungsfahrzeug als Einrichtungswagen unterwegs war, sind die Arbeitswagen für den Zweirichtungsverkehr ausgestattet. Es verkehr(t)en:

- AT 4 – entstand 1977 aus 847, ausgemustert 2016
- AT 5 – entstand 1977 aus 854, Museums-Arbeitswagen; Einsatz im Winterdienst
- AT 6 – entstand 1981 aus 850, Universalarbeitswagen mit Fahrleitungskanzel

Das Ende rückt näher

Nach fast 40 Jahren ist AT 4 nun im Herbst 2016 ausgemustert worden. Sein Wagenkasten gelangte als Aufenthaltsraum für Mitarbeiter zu einer Gärtnerei in die Überseestadt. Seit 2008 wird AT 5 im Wesentlichen als Museums-Arbeitswagen geführt und von den Freunden der Bremer Straßenbahn e.V. im Depotmuseum Sebaldsbrück betreut. Falls erforderlich, muss er jedoch im Winter noch wichtige Aufgaben wahrnehmen und den Schneepflug fahren. AT 6 – inzwischen nicht mehr im klassischen Orange, sondern gelb lackiert – steht weiterhin im Einsatz. Aus Anlass der Ausmusterung des AT 4 blicken wir auf einige Einsätze dieser markanten Fahrzeuge mit der schrägen Frontscheibe. Mit dem Museumswagen 917 (ab 1970 als 846 geführt) ist ein Exemplar des Ursprungstyps, aus dem die AT 4 bis 6 entstanden, betriebsfähig bei der BSAG erhalten. ANDREAS MAUSOLF

Endlich komplett

Potsdams Lindner-Wagen Nr. 9 ■ Zu den schönsten historischen Fahrzeugen Deutschlands zählt der Lindner-Wagen Nr. 9 der Verkehrsbetriebe Potsdam. Seit 2013 wieder betriebsfähig wurde er unlängst weiter verfeinert und komplettiert. Jetzt hat er auch neue Sitz-Überzüge bekommen

Am 6. Mai 2013 nahmen die Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH (ViP) und der Verein Historische Straßenbahn Potsdam e. V. den originalgetreu rekonstruierten und kurz zuvor zugelassenen historischen Lindner-Wagen mit der Nummer 9 feierlich in Betrieb (siehe SM 10/2013). Der Wagen wurde praktisch neu erbaut unter Verwendung einer in Potsdam noch vorhandenen Lore, die aus einem Wagen des Baujahrs 1907 entstand und unter Nutzung glücklicherweise erhaltener technischer Zeichnungen wie auch detailreicher Werkfotos. Den Aufbau des Fahrzeugs nahmen die IFTEC GmbH & Co KG in Leipzig, MT Eisenbahnbedarf in Mariazell und die Werkstatt des Verkehrsbetriebes in Iasi vor. Der Verein legte und legt vor dem Hintergrund der guten Dokumentationslage großen Wert auf die exakte Wiederherstellung aller sichtbaren und auch technisch relevanten Details. Hierfür übernahmen mehrere regionale Partner die Komplettierung mit einigen Ausstattungselementen: Hanck-Werbung aus Falkenrehde die Herstellung der Emaille-Schilder im Innern, der Holzbildhauer Bernd Anhoff aus Langerwisch die Anfertigung geschnitzter Löwenköpfe und die Schlosserei Wolf aus Werder (Havel) den Bau der Umsetzgitter für die Plattformen.

Es fehlten die Sitzüberzügen

Aus Zeit- und Kostengründen blieben dennoch einige Punkte offen. So fehlten insbesondere noch die gewebten Sitzüberzüge, welche hauptsächlich an kälteren Tagen aufgelegt wurden.

Diese Lücke wurde nun geschlossen. In den vergangenen Jahren suchte der Verein nach möglichen Herstellern solcher Überzüge und holte sich auch Rat bei den Textilrestauratoren der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten im Potsdamer Neuen Garten. Die dortigen Fachleute verwiesen auf sehr gute Erfahrungen mit der Cammann Gobelin Manufaktur aus Hohenstein-Ernstthal (Fertigungsstätte in Braunsdorf), die zum Beispiel die Bezüge der Bestuhlung des Potsdamer

Potsdams Lindner-Wagen 9

Wagenkastenlänge:	8.400 mm
Wagenkastenbreite:	2.150 mm
Wagenkastenhöhe (mit angez. Stromabnehmer):	3.400 mm
Sitzplätze:	18
Stehplätze:	16 auf den Plattformen und 3 im Innenraum
Motorleistung:	2 x 24 kW, später 2 x 38 kW
Leergewicht:	9.6 t



Im Originalzustand präsentiert sich Wagen 9, der in den Sommermonaten regelmäßig Auslauf erhält



Überaus nobel wirkt der Innenraum des Potsdamer Wagens 9 mit den neu angefertigten Sitz-Überwürfen AUFNAHMEN: IVO KÖHLER



Stirnansicht von Wagen 9 mit zahlreichen zeitgenössischen Accessoires wie der Messingglocke und den historischen Lampen


Ein Höhepunkt bei einer Fahrt mit der Potsdamer Straßenbahn ist die Passage des 1754/55 erbauten Nauener Tors

Schlosstheaters herstellte. Die Weberei besteht seit 1886, gegründet von Paul Cammann in Chemnitz. Er erwarb sich schnell einen guten Ruf als Lieferant von schweren Jaquard-Stoffen unter anderem für Theater, Opernhäuser, Salonwagen und Luxusschiffe. Auch Konrad Adenauer und der Moskauer Kreml werden als Auftraggeber genannt. Die namensgebenden Webstühle gehen auf Joseph-Marie Jaquard (1752–1834) zurück, der Musterwebstühle mit einer Lochkartensteuerung entwickelte. In Braunsdorf findet man heute diese Technologie noch im täglichen Einsatz.

Edle Stoffe, schöne Farben

Der Verein holte sich im Jahre 2012 ein Angebot bei Cammann ein, vertagte den Start des Projekts aber noch bis zum Erreichen eines ausreichenden finanziellen Puffers. Im April 2015 kam es schließlich zur Beauftragung. Mittlerweile hatten die Eigentümer der Manufaktur gewechselt, neue Inhaber sind nun Peggy Wunderlich und Torsten Bäz. Sie nahmen den Auftrag begeistert an und investieren viel Zeit und Energie in Gespräche und Ideenfindung zu Material und Farben. Wie schon bei der Farbgestaltung des Wagens selber holte sich der Verein auch hier Rat bei der Unteren Denkmalbehörde in Potsdam. Da es nur ein Schwarzweißfoto und naturgemäß eher vage Erinnerungen älterer Potsdamer gibt, war dies ein schwieriges Unterfangen. Die bei mehreren Ortsterminen gemeinsam abgestimmten und dann auch realisierten Farbtöne in Rot und Gelb dürften aber der seinerzeitigen Ausführung entsprechen. Neben den Farben bestand ein wesentlicher Aspekt in der Materialauswahl. Die Bezüge sollen belastbar und langlebig sein, zugleich aber Optik und Haptik des Originals nahekommen. Nach mehreren Versuchen fiel die Entscheidung auf eine Polyamid-Chenille (Chenille: Stoff mit samtartiger Oberfläche). Die Rückseite ist mit Schaumstoff kaschiert, um ein Verrutschen auf den Holzbänken zu vermeiden. Die Konfektionierung der Gewebeteile, die Kaschierungen, die Borteneinfassungen sowie die Herstellung der Lederriemen an den Sitzlehnen übernahm der Raumausstatter Thomas Weichelt aus Dresden. Die passenden Borten und Schnüre kamen von der Jende Posamenten



Lackierung, Beschriftung, Beschilderung, Details – alles stimmt am Potsdamer Museumswagen Nr. 9

Manufaktur Forst GmbH – ein Nachfolger der Theodor Wagler AG, seinerzeit Königlich Preußischer Hoflieferant. Vor Fertigstellung und Übergabe wurden am Wagen in Potsdam die genauen Maße aller Sitzbänke abgenommen, um die Bezüge passgenau anfertigen zu können – jeder ist ein Einzelstück.

Kommt noch ein Beiwagen dazu?

Nach Abschluss dieser langwierigen Arbeiten übergab Torsten Bäz am 22. Juli 2016 in Potsdam die fertigen und auch konfektionierten Überzüge. Am 9. September 2016, kurz vor dem bundesweiten Tag des offenen Denkmals, präsentierten Cammann, ViP und Verein gemeinsam die fertigen und im Fahrzeug angebrachten Überzüge den örtlichen Medien. Gäste des Termins waren der technische Geschäftsführer der ViP, Oliver Glaser, und der Geschäftsführer des Verbandes der Nord-Ostdeutschen Textil- und Bekleidungsindustrie, Dr. Werkstätter. Neben den regionalen Blättern und Sendern fanden Zeitungen aus Dresden und Chemnitz das Wirken sächsischer Unternehmen erwähnenswert.

Auch nach dieser erfolgreichen Komplettierung des Wagens mit markanten Ausstattungselementen bleibt immer noch Arbeit an einigen Details: der Einbau von Schaffnerklappen, originalgetreuen Fahrkurbeln und schließlich der Lampenkästen an den Stirnwänden. Darüber hinaus nimmt gedanklich das Projekt einer Rekonstruktion eines passenden Beiwagens Gestalt an. Wie schon beim Triebwagen bedarf es auch hier einiger Anstrengungen zur Finanzierung des Projekts, um es in wesentlichen Teilen bei Fachfirmen in Auftrag geben zu können.

Aber auch ohne „Anhang“: der Lindner-Triebwagen ist in den wärmeren Monaten einmal monatlich im Potsdamer Netz unterwegs und vermittelt so die lebendige Erinnerung an den Beginn des elektrischen Straßenbahnbetriebes im Jahre 1907. Die letzte Fahrgastfahrt des Jahres 2016 absolvierte der Wagen am 18. September anlässlich des Potsdamer Umweltfestes. Hier bestand auch für die Allgemeinheit die Möglichkeit, die neuen Bezüge in Augenschein zu nehmen und zu „besitzen“. Die nächsten Fahrten starten wieder im Mai 2017.

IVO KÖHLER



Einst & Jetzt

Ein buntgemischter Dreiwagenzug der Ulmer Straßenbahn verlässt am 24. Juli 1961 als Linie 1 die Haltestelle Steinerne Brücke in der „Neue Straße". Der Triebwagen 20 (Rastatt 1927) sowie der zweite Beiwagen 60 (Lindner 1910) kamen in den 50er-Jahren von der ehemaligen Straßenbahn Baden-Baden an die Donau. Der mittlere Bw 61 ist ein original Ulmer Fahrzeug (Linke-Hoffmann 1929). Im Zuge der Neuordnung des Ulmer Straßenbahnnetzes wurde die Strecke über die „Neue Straße" nach nur zehn Jahren in Betrieb im August 1964 eingestellt. Es verblieb anschließend nur noch als einzige Straßenbahnstrecke die Linie 1 von Söflingen zur Donauhalle. Da hierdurch der Fahrzeugbedarf rapide sank, gingen alle drei Fahrzeuge 1965/66 den Weg des alten Eisens. Fast genau 55 Jahre später,



am 16. August 2016 genau an derselben Stelle, erinnert nichts mehr an die Straßenbahn. Die Strecke wird heute von verschiedenen Buslinien befahren und ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt im Netz der SWU.

TEXT UND BILD „JETZT“: WOLFGANG MEIER
BILD „EINST“: WILHELM ECKERT, ARCHIV WOLFGANG MEIER



Schon damals

Die Koblenzer Straßenbahn

Spätestens Ende der 1950er-Jahre war der Straßenbahnbetrieb in der Stadt am Zusammenfluss von Rhein und Mosel etwas Besonderes: Ausschließlich Fahrzeuge aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg befuhren das weitgehend eingleisige Meterspurnetz. Erst 1967 endete der Betrieb auf den letzten beiden Linien

Die Entstehungsgeschichte der Straßenbahn in Koblenz (bis 1926 Coblenz) unterschied sich zunächst kaum von der anderer Städte. In der größten Garnisonsstadt Preußens bestand schon sehr früh ein hohes Mobilitätsbedürfnis, so dass bereits 1887 ein Pferdebahnbetrieb auf Meterspur eingerichtet wurde. Dazu entstand eine Straßenbahn-Unternehmung als private Aktiengesellschaft. Bis 1897 entstand ein Netz aus vier Linien mit einer Ausdehnung von etwa 12 Kilometern, für welches 25 Wagen und 72 Pferde zur Verfügung standen. Für den weiteren Netzausbau stieß der langsame und wenig leistungsfähige Betrieb an seine Grenzen, so dass die Stadtverordnetenversammlung 1896 den Beschluss zur Umstellung auf elektrischen Betrieb fasste. Damit verbunden war auch der Bau eines Kraftwerkes, welches auch der Versorgung von Stadt und Umland mit Strom dienen sollte. Die Berliner Union Elektrizitäts AG (UEG) erhielt den Auftrag zur Errichtung der elektrischen Anlagen.

Auf beiden Seiten des Rheins

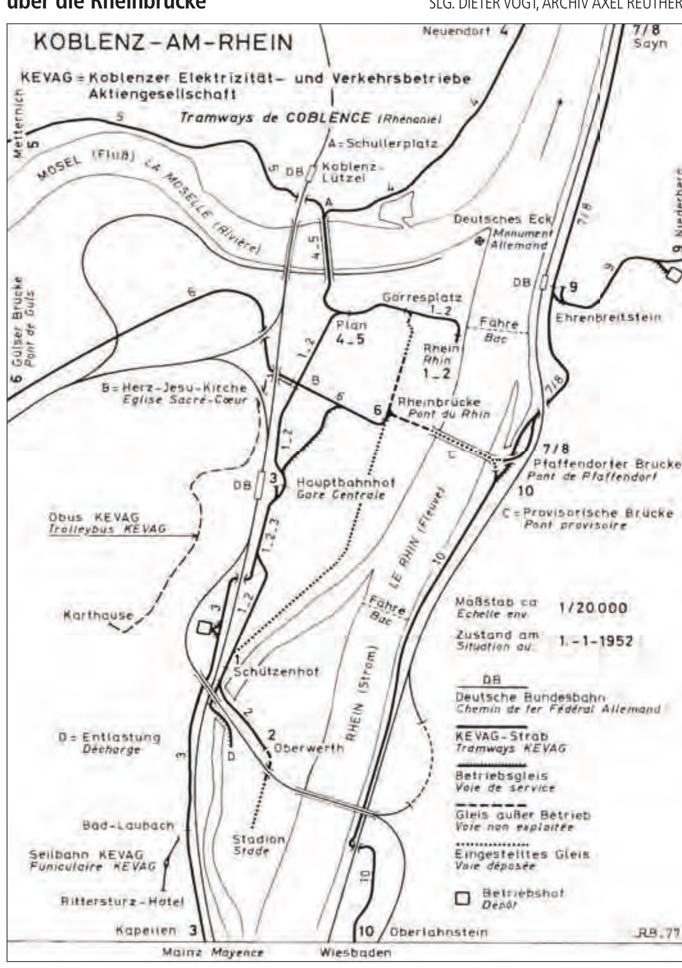
Beschränkte sich der Pferdebahnbetrieb auf das Linksrheinische, so erweiterte die Straßenbahngesellschaft mit der Einrichtung eines elektrischen Betriebes seine Aktivitäten auf die rechte Rheinseite. Zwischen 1899 und 1901 wurden alle Pferdebahnstrecken auf elektrischen Betrieb umgestellt. Im August 1899 erreichte die elektrische Straßenbahn mit Ehrenbreitstein das rechte Rheinufer, so dass die eigentlich dem Eisenbahnbetrieb dienende Pfaffendorfer Brücke Mehrschienengleise für Normal- und Meterspur bekam. Diese 1864 entstandene Eisenbahnbrücke hatte nach Inbetriebnahme der etwas weiter südlich gelegenen Horchheimer Eisenbahnbrücke im Mai 1879 ihre



uralt

LINKS **Triebwagen 79 am Endpunkt Arenberg der Linie 9. Der beliebte Wallfahrtsort sorgte an schönen Sonntagen für beträchtliches Verkehrsaufkommen** DIETER WALTKING, SLG. AXEL REUTHER

Streckenplan der Koblenzer Straßenbahn für den Bereich der Kernstadt im Jahre 1952 mit deutschen und französischen Beschriftungen. Sie zeigt auch die Strecken der Eisenbahn und die nach 1945 fehlende Verbindung über die Rheinbrücke SLG. DIETER VOGT, ARCHIV AXEL REUTHER



Bedeutung für den Bahnverkehr verloren, so dass das nördliche der beiden Gleise 1879 nicht mehr befahren wurde und die Brücke für den allgemeinen Verkehr geöffnet werden konnte. Dies stellte eine erste erhebliche Verbesserung der Verbindung zwischen beiden Rheinseiten dar, die abgesehen von einer in der Römerzeit existierenden festen Brücke nur durch die im April 1819 zwischen Stadtufer und Ehrenbreitstein in Betrieb genommenen Schiffbrücke mit all ihren Unzulänglichkeiten hergestellt wurde. 1899 übernahm die Koblenzer Straßenbahn die Pfaffendorfer Brücke für ihre elektrische Straßenbahn. Ein Eisenbahngleis blieb aber aus strategischen Gründen erhalten und wurde zu Beginn des Ersten Weltkrieges auch noch einmal benutzt, was der Straßenbahn eine mehrmonatige Zwangspause bescherte. Erst 1928 ist das Eisenbahngleis entfernt worden und die Straßenbahn befuhr sie zweigleisig alleine. Zwischen 1901 und 1905 kamen auf beiden Rheinseiten weitere Strecken hinzu, rechtsrheinisch nach Arenberg, Vallendar und Niederlahnstein und linksrheinisch nach Metternich und Moselweiß. 1902 ging der neue Hauptbahnhof in Betrieb und die Stichstrecke zum Rheinbahnhof entfiel. Lag der alte Rheinbahnhof zwischen der Einmündung der Verbindungsstrecke über die Pfaffendorfer Brücke und der linksrheinischen Strecke von Bingen und der Moselbrücke nach Lützel zum Stadtzentrum recht zentral, so war der neue Bahnhof durch Umbau des bisherigen Moselbahnhofs (ursprünglich Güterbahnhof, ab 1879 auch Personenverkehr) entstanden. Der Bereich war schon zu Zeiten der Pferdebahn seit 1890 an das Netz angebunden.

Für den zunehmenden Wagenpark entstanden zusätzlich zu dem aus Pferdebahnzeiten stammenden und für den elektrischen Betrieb erweiterten Depot am Schützenhof in Niederlahnstein und Vallendar auf der rechten Rheinseite weitere Wagenhallen.

Auch Überlandlinien

In erster Linie dem Ziel der Erweiterung des Stromversorgungsgebietes auf stark industriell geprägte Bereiche nördlich von Vallendar dienten die parallel dazu in den Jahren 1906 und 1907 entstandenen Überlandstrecken von Vallendar über Bendorf nach Sayn und von Vallendar auf die Höhen des Westerwaldes nach Höhr, welche 1910 bis Grenzhausen verlängert wurde. Auf der Strecke Vallendar – Grenzhausen fand auch Güterverkehr statt, auf allen Vorortstrecken beförderte die Straßenbahn auch Express- und Marktgut.

Elf Linien bedienten ein knapp 51 Kilometer langes Netz, welches zumeist aus eingleisig mit Ausweichen angelegten Strecken



Wagenpark Koblenz 1952

Triebwagen

Nummern	Zahl	geliefert als	Baujahr	im Einsatz bis	Bemerkung
18,19	2	95, 96	1905	1965–66	–
20–25	6	99,100,117,118, 120,	1905–07	1954–60	ehem. Verwandlungswagen 125
26–31	6	26, 27, 33, 29, 30, 31	1899	1954–56	–
32–36	5	179, 180, 182-184	1912–14	1967	–
37–45	9	83–88, 90–92	1903–04	1967	ab 1914: 185–190, 192–194
46–49	4	121–124	1907	1965–67	ab 1914: 196–199
50–58	9	36–42, 45–46	1900	1956–65	ab 1914: 202–210
59	1	80	1901	1961	–
60-64	5	60–64	1901	1961	–
65	1	81	1902	1961	–
66-79	14	66–79	1901–02	1954–61	–
80–89	10	–	1912,14	1953–58	1951 ex Baden-Baden
Summe	**72**				

Beiwagen

Nummern	Zahl	geliefert als	Baujahr	im Einsatz bis	
9–11	3	116,115,113	1902	1952–54	–
12–16	5	57,56,55,54,53	1909	1954	–
17	1	Tw 126	1951	1954	Umbau aus Tw von 1909
Summe	**9**				



Hochbetrieb vor dem Bahnhof Ehrenbreitstein. Sieben Triebwagen stehen Pfingsten 1953 für verschiedene Dienste bereit, darunter ein Tw von 1899 und ein kurz zuvor aus Baden-Baden übernommenes Fahrzeug
MANFRED SCHÖN, SLG. AXEL REUTHER



Zwischen der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke und dem Rhein verliefen die Gleise der Linie 10 nach Oberlahnstein ein längeres Stück auf eigenem Bahnkörper. Das Bild des Verwandlungswagens entstand im Mai 1954 aus einem Zug heraus
DIETER WALTKING, SLG. AXEL REUTHER

bestand. Zweigleisige Abschnitte gab es nur wenige im Bereich der Innenstadt, ebenso waren Strecken auf eigenem Bahnkörper selten. Nach Arenberg, Sayn und Höhr-Grenzhausen waren beachtliche Steigungen zu überwinden.

Weitere Außenstrecken von Lützel nach Weißenthurm und Urmitz und von Neuendorf nach Kesselheim auf der linken Rheinseite sowie rechtsrheinisch von Arenberg nach Bad Ems, von Vallendar nach Engers mit Anschuss an die Neuwieder Kreisbahn verhinderte der Erste Weltkrieg.

Zwischen den beiden Kriegen änderte sich am Netz der Koblenzer Straßenbahn nur wenig. Im Dezember 1933 gab es mit der Verbindung Niederlahnstein – Oberlahnstein die letzte Verlängerung. Danach standen für die elf Linien auf einem 51,7 Kilometer langen Streckennetz beachtliche 82 Triebwagen zur Verfügung. Beiwagen fanden nur auf wenigen Strecken Verwendung, davon gab es 26 Stück. Hinzu kamen 19 Güterwagen und acht Spezialfahrzeuge. Der Güterverkehr nach Höhr-Grenzhausen war bereits Ende der 1920-Jahre aufgegeben worden. Dessen Fahrzeuge sind weitgehend für innerbetriebliche Zwecke weiterverwendet worden.

1933/34 erfolgte der Umbau und die Erweiterung der Pfaffendorfer Rheinbrücke zu einer Straßenbrücke mit zweigleisigem Bahnkörper in der Mitte, welche von Juni 1933 bis August 1934 das Straßenbahnnetz teilte und die Koblenzer machten erstmalig Bekanntschaft mit dem Verkehrsmittel Autobus.

Anfang 1939 hielt dieses Verkehrsmittel auf einer ersten Linie nach Karthause dann

1956 wurde der Bereich Hauptbahnhof – Frankenstraße großzügig ausgebaut und die Linie 3 erhielt ein eigenes Wendegleis. Eine der wenigen Investitionen in das Streckennetz nach 1945, von der die im September 1958 aufgegebene Linie 3 nicht lange profitieren konnte
EDUARD J. BOUWMAN, SLG. REINER BIMMERMANN

endgültig Einzug. Ab Juni 1939 firmierte die Gesellschaft dann unter dem neuen Namen „Koblenzer Elektrizitätswerk und Verkehrs-Aktiengesellschaft“ (KEVAG) welcher die beiden Erwerbszweige des Unternehmens darstellte, wobei das Geschäft mit der Stromversorgung der bedeutendere war.

1941 kommt der Obus

Die nach Beginn des Zweiten Weltkrieges bestehende Notwendigkeit zur Einsparung von Kraftstoff brachte die Hinwendung zum noch recht neuen Verkehrsmittel Oberleitungsbus. Er ersetzte ab Juli 1941 die Straßenbahn zwischen Vallendar und Höhr-Grenzhausen, wo die Gleise am Rande der Landstraße stark abgenutzt waren und hätten erneuert werden müssen. Der Obus war für die recht gering frequentierte und steigungsreiche Strecke ein guter Ersatz. Die Umstellung der Buslinie nach Karthause, ebenfalls sehr steigungsreich, wurde zwar begonnen, konnte aber wegen Materialmangel zunächst nicht vollendet werden.

Das Netz wird zweigeteilt

Die letzten Monate des Zweiten Weltkrieges bedeuteten für Koblenz ein Desaster. Nach schweren Luftangriffen im April und Oktober 1944 mit starken Zerstörungen des Stadtgebietes war linksrheinisch ab Herbst kein Straßenbahnbetrieb mehr möglich. Kurz vor Jahresende wurde der Betriebshof am Schützenhof getroffen und dabei Gebäude und etliche Fahrzeuge zerstört. Rechtsrheinisch lief der Betrieb im Bereich Vallendar noch bis Februar 1945. Die Sprengung der Brücken über Rhein, Mosel und Lahn durch die zurückweichende deutsche Wehrmacht im März hinterließ bei der Besetzung durch amerikanische Truppen Mitte März 1945 mehrere getrennte Netzbereiche, von denen linksrheinisch die Bereiche südlich der Mosel und rechtsrheinisch die Strecke nach Niederlahnstein mangels Fahrzeugen, im Bereich der Innenstadt wegen starker Zerstörungen nicht bedient werden konnten. 15 Trieb- und 2 Beiwagen waren vernichtet und viele weitere Fahrzeuge beschädigt worden.

Im Rechtsrheinischen waren Ende 1945 etwa 20 Kilometer Strecke wieder befahrbar, Niederlahnstein konnte ab Ende Dezember 1947 wieder erreicht werden. In der zweiten Jahreshälfte 1946 konnten die linksrheinischen Strecken zum Großteil wieder befahrbar gemacht werden. Die Verbindung nach Moselweiß folgte im Oktober 1947, Oberwerth und die Strecken nach Lützel über die wieder aufgebaute Moselbrücke konnten erst 1949 wieder befahren werden und die Endstation am Rhein war sogar erst ab August 1950 wieder anzufahren.

Die zerstörte Pfaffendorfer Rheinbrücke wurde zunächst ab Anfang 1946 durch eine Behelfsbrücke ersetzt, auf der keine Straßenbahngleise verlegt werden konnten. Dies führte zu einer Netzteilung in einen links- und einen rechtsrheinischen Betriebsteil, wobei sich die betrieblichen Auswirkungen



Am 30. August 1952 passiert Tw 40 der Linie 1 die Kreuzung Löhrstraße, Friedrich-Ebert-Ring. Man beachte die Fahrleitungskreuzungen zwischen Straßenbahn und Obus
MANFRED SCHÖN, SLG. AXEL REUTHER

Hochbetrieb an der Endstelle Plan der Linien 4 und 5 im August 1952. Drei Triebwagen sind dort gestapelt, ein Wagen der Linie 1 wartet in der Ausweiche auf den Gegenkurs MANFRED SCHÖN, SLG. AXEL REUT-



Eng ging es in der Altstadt zu, die Strecken konnten nur von kurzen Zweiachsern bezwungen werden. Der Tw der Linie 5 fährt durch den Altengraben Richtung Moselbrücke, das Gleis der Linien 1 und 2 biegt in einer Gleisverschlingung in die Löhrgasse ein PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Farben statt Nummern bis 1939

Eine Besonderheit in Koblenz war bis zur Einführung am 1. Oktober 1939, das Fehlen sichtbarer Liniennummern. Die Wagen hatten seitlich oberhalb der Fenster nur eine Routentafel und an der Front das Zielschild. Innerbetrieblich und zur Darstellung auf Übersichtsplänen sind sie aber sehr wohl verwendet worden, allerdings mit römischen Ziffern. Die ab 1939 auf den Zielschildern aufgesetzte Nummer entsprach den schon zuvor verwendeten Bezeichnungen 1 bis 11. Es fehlte allerdings die „10", da sie mit der „6" von Moselweiß an der Herz-Jesu-Kirche zu einer durchgehenden Verbindung unter deren Signal nach Oberlahnstein verbunden worden war. Diese zweite „Durchmesserlinie" im Netz der Koblenzer Straßenbahn bestand bis November 1944, ehe sie durch Kriegsschäden unmöglich gemacht wurde und die „10" wieder auflebte.

in Grenzen hielten, da auf beiden Seiten sowohl Depots und Werkstätteneinrichtungen als auch Unterwerke für die Stromversorgung vorhanden waren und diese daher autark betrieben werden konnten. Die Linien 1 bis 6 bedienten dabei das linksrheinische Netz, die Linien 7 bis 10 waren rechtsrheinisch im Einsatz. Nicht wieder in Betrieb ging die Verbindung Görresplatz – Stadthalle – Schützenhof, die zuvor hier fahrende Linie 2 bediente von 1946 bis 1952 den linksrheinischen Abschnitt Hauptbahnhof – Pfaffendorfer Brückenrampe der früheren Verbindung nach Ehrenbreitstein im Pendelverkehr, anschließend ergänzte sie die Linie 1 vom Rhein zum Schützenhof und fuhr weiter nach Oberwerth.

Die Straßenbahn verliert den Anschluss

Ab Mai 1949 konnte die schon im Krieg zur Umstellung auf Obusbetrieb vorgesehene Strecke nach Karthause endlich mit diesem neuen Verkehrsmittel bedient werden. In diesem Zusammenhang hatte es auch eine Diskussion über die Zukunft des Straßenbahnbetriebes gegeben, welche zu der Entscheidung führte, die Verbindung über die neu zu bauende Rheinbrücke ins Rechtsrheinische künftig ebenfalls mit Obussen abzuwickeln. Dafür sprach der immense Erneuerungsbedarf bei der Straßenbahn aber auch die geplante beiderseitige Anbindung der Brücke an das Straßennetz, welche größere Streckenverlegungen erfordert hätten.

Für beides fehlte das Geld, der Obusbetrieb war erheblich günstiger realisierbar, flexibler an spätere Straßenausbauten der Zufahrtwege anzupassen und stellte ein „modernes" Verkehrsmittel dar, welches erheblich besser dem Zeitgeist entsprach als die doch schon reichlich antiquierte Straßenbahn. Dennoch stand deren Beibehaltung zunächst nicht zur Diskussion, denn in den engen Gassen der Altstadt wäre ein Betrieb mit Obussen und Bussen überhaupt nicht möglich gewesen. Hier passten nur die kleinen Zweiachser mit kurzem Achsstand. Da es diese neu nicht gab, hatten die teilweise auch schon über 40 Jahre alten Wagen vorerst Bestandsschutz. 1951 gelang es sogar, von der eingestellten Straßenbahn in Baden-Baden für wenig Geld zehn kleine Zweiachser der Baujahre 1912 bis 1914 zu kaufen, welche die im Krieg entstandenen Lücken auffüllten. 1952 verfügte der Betrieb über 72 Trieb- und 9 Beiwagen, die auf einem Netz von 42,6 Kilometern Länge fuhren, von dem nur drei Kilometer zweigleisig waren. Der Beiwagenbetrieb, ohnehin nur im Rechtsrheinischen praktiziert, endete 1954. Bei Bedarf fuhren auf einzelnen Kursen mehrere Triebwagen hintereinander. So gaben die in den Fahrplänen veröffentlichten Intervalle der einzelnen Linien nicht das tatsächlich gefahrene Angebot wieder, da im Berufs- und Ausflugsverkehr größere Stückzahlen von Einsatzwagen mit wechselnden Fahrzielen unterwegs waren.

Noch mehr Obusse

Im Juli 1953 nahm die neue Obuslinie vom Hauptbahnhof über die zeitgleich eröffnete neue Pfaffendorfer Rheinbrücke nach Ehrenbreitstein ihren Betrieb auf. Damit endete linksrheinisch der Pendelverkehr vom Hauptbahnhof zur Festhalle und die Linie 6 befuhr die Strecke Herz-Jesu-Kirche – Festhalle nicht mehr. Rechtsrheinisch entfiel die Straßenbahnlinie 7 von der Brückenrampe nach Vallendar und die Linie 8 fuhr im Anschluss an den Obus nur noch zwischen Vallendar und Sayn. In das Straßenbahndepot in Vallendar zogen nun die Obusse ein, was zur Folge hatte, dass die für die Linie 8 benötigten Fahrzeuge in Ehrenbreitstein stationiert waren und über die als Betriebsstrecke erhaltenen Gleise nach Vallendar und zurück fuhren. Mit Verlängerung der Obusstrecke nach Bendorf-Sayn im Mai 1954 endete der Straßenbahnbetrieb dort ein Jahr später. Damit verkehrten rechtsrheinisch nur noch die Linien 9 (Ehrenbreitstein – Arenberg) und 10 (Pfaffendorfer Brückenrampe – Oberlahnstein), wobei für letztere die Verbindung nach Ehrenbreitstein ebenfalls als Betriebsstrecke erhalten werden musste. 1956 übernahm hier der Autobus die Verkehrsbedienung, welcher mit gleicher Nummer nun über die Rheinbrücke zum



Endstation Oberwerth der Linie 2 an der Johann-Sebastian-Bach Str.. Der Stromabnehmer ist bereits zur Rückfahrt gewendet. Das Gleis führte noch weiter zum Stadion und wurde nur bei Veranstaltungen bedient PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER



Endstation der Linie 4 im engen Ortskern von Neuendorf. Tw 46 steht am 25. August 1959 bereit zur Rückfahrt in die Innenstadt DIETER WALTKING, SLG. AXEL REUTHER

Haltestelle Herz-Jesu-Kirche der Linie 6. Noch fährt die Linie 6 in Richtung Rhein bis zur Rampe der Pfaffendorfer Brücke PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER





Wagen 1 der Rittersturz-Standseilbahn in der Ausweiche 1950. Der Blick fällt auf die Stadt Koblenz. In Bildmitte die Eisenbahnstrecke nach Bingen JOHN H. PRICE, BILDSAMMLUNG VDVA

Die Standseilbahn zum Rittersturz

Nicht unerwähnt bleiben soll die ebenfalls von der KEVAG betriebene Standseilbahn zum Berghotel Rittersturz, einem beliebtem Ausflugsziel oberhalb des Rheintales. Sie war 1928 zur besseren Erreichbarkeit des 1920 gebauten Hotel und Restaurants gebaut worden und nahm ihren Ausgang in Laubach, erreichbar mit der Straßenbahnlinie 3 nach Kapellen-Stolzenfels. Sie überwand auf einer Länge von 408 Metern einen Höhenunterschied von 93 Metern. Erbauer war die Maschinenfabrik Esslingen. Die zwei kleinen Wagen wurden über eine Fahrleitung mit Strom für die Beleuchtung und Signalgebung versorgt. Die Bahn war ein reiner Saisonbetrieb und sorgte bei schönem Wetter auch bei der Straßenbahn als Zubringer für zusätzliches Aufkommen mit Einsatzwagen. Von Herbst 1939 bis Herbst 1949 lag die Bahn still, in den 1950er-Jahren wurde sie trotz teilweise täglichen Betrieb immer mehr ein Zuschussgeschäft. Ende Oktober 1959 wurde sie „vorläufig" eingestellt, kam aber nicht wieder in Betrieb. Ab der Saison 1960 ersetzte sie ein Autobus mit nur wenigen Fahrten, der 1971 mangels Inanspruchnahme seinen Betrieb einstellte. Die Anlagen der Standseilbahn wurden zu Beginn der 1960er-Jahre entfernt.

Hauptbahnhof wieder eine Direktverbindung ins Zentrum bot. Das Ende der letzten knapp fünf Kilometer langen Linie 9 und damit des Straßenbahnbetriebes auf der rechten Rheinseite war damit nur noch eine Frage der Zeit. Die steile Strecke zu dem an Sonntagen beliebtem Wallfahrtsort Arenberg war jedoch mit Autobussen nur schlecht zu bedienen. Auch die Straßenbahnwagen mussten nach der Talfahrt in Ehrenbreitstein immer eine längere Pause einlegen, um Widerstände und Motoren abkühlen zu lassen! Hier erschien der Obus aber ein geeigneter Ersatz, der ab Ende September 1958 die Verkehrsbedienung der Linie 9 übernahm. Sie war in Arenberg über die Endstation der Straßenbahn hinaus verlängert worden und fuhr ab Ehrenbreitstein zu bestimmten Zeiten nun auch zum Koblenzer Hauptbahnhof. 29 Obusse und etliche Anhänger standen für die fünf Obuslinien 7, 8, 9, 11 und 12 zur Verfügung.

Das Obusnetz hatte mit 25,2 Kilometern Streckenlänge nun das verbliebene linksrheinische Straßenbahnnetz mit 22,2 Kilometern Länge überflügelt. Mit 53 Triebwagen war immer noch eine beachtliche Zahl von Fahrzeugen für die verbliebenen Linien 1 bis 6 vorhanden.

Alt, aber gepflegt

Spätestens mit Aufgabe des Straßenbahnbetriebes auf der rechten Rheinseite musste sich die KEVAG Gedanken um die Zukunft des verbliebenen Straßenbahnbetriebes vor allem aber um den dafür vorhandenen Wagenpark machen. Dabei war das Hauptproblem, dass damit im Innenstadtbereich, aber auch nördlich der Mosel Strecken befahren wurden, die so mit Autobussen oder Obussen wegen der Straßenquerschnitte und Kurvenverhältnisse nicht zu bedienen waren. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln war aber der dortigen Geschäftswelt sehr wichtig, so dass es in diesem Bereich schwierig war, Alternativen zu schaffen. Nach Einstellung der nur schwach frequentierten Linie 3 nach Kapellen-Stolzenfels im September 1958, deren Strecke aber bis Laubach zunächst für Einsatzwagen im Ausflugsverkehr erhalten blieb und im Stadtbereich weiterhin als Zufahrt zum Depot Schützenhof benötigt wurde, ging die KEVAG mit noch fünf Linien in das neue Jahrzehnt.

Die neuen Sicherheitsbestimmungen der BO Strab, spätestens zum 1. Januar 1960 verbindlich, die für manchen mit älteren Wagen fahrenden Betrieb das Ende einläuteten, waren für die KEVAG kein Thema: Bereits ab 1956 waren die noch länger für den Betrieb benötigten, über 40 Jahren alten Triebwagen daran angepasst und mit Sicherheitsverglasung und Schienenbremsen nachgerüstet worden. Dennoch war im Vergleich mit anderen Betrieben unübersehbar, dass es sich bei der Straßenbahn in Koblenz um ein Fossil vergangener Zeiten handelte. Sie war zwar alt, aber nicht in einem schlechten Zustand, denn sowohl das Gleisnetz als auch die Fahrzeuge wurden gut gepflegt und unterhalten. Bei diesen war nach über 40 Betriebsjahren immer mehr der Erfinderreichtum der Werkstätte gefragt, da es so gut wie keine Ersatzteile mehr für die Oldtimer gab.

Mit Bussen in neue Stadtteile

Neben dem Ausbau des Obusnetzes war 1953 mit der Einrichtung von Buslinien in bisher nicht von der Straßenbahn erreichten neuen Stadtteilen begonnen worden. Diese wurden im Gegensatz zu den elektrischen Verkehrsmitteln mit Buchstaben bezeichnet. Mit Umstellung der Linien 3 und 10 hatte sich dieses Verkehrsmittel auch auf ehemaligen Straßenbahnstrecken etabliert und brachte, wie auch der Obus, gegenüber der Straßenbahn erhebliche Komfortverbesserungen für die Fahrgäste, etwa in Form durchgehender Fahrmöglichkeiten. Das nahezu ausschließlich eingleisige Gleisnetz, welches auf den Ausfallstraßen am Seitenrand angelegt war, erwies sich mit zunehmendem Kraftfahrzeugverkehr für beide Seiten als hinderlich – Staus brachten den auf festen Kreuzungen in relativ wenigen Ausweichen ausgelegten Fahrplan immer wieder durcheinander. Personell verursachte die Straßenbahn mit ihren immer mit zwei Mann besetzten kleinen Wagen gegenüber dem zum Teil im Einmannbetrieb laufenden Bussen und später auch Obussen hohe Kosten. Auch mussten für Verkehrsspitzen E-Wagen mit kurzen Betriebszeiten, teils auch auf Abruf nach Bedarf, und das entsprechende Personal bereit gehalten werden.

Auslaufbetrieb mit musealem Charakter

Die Stadt als bedeutender Anteilseigner an der KEVAG sah in der Straßenbahn zunehmend ein Hindernis in ihren Plänen, das Straßennetz an die Bedürfnisse des zunehmenden Autover-

Tw 81 von 1901 in einer Vorkriegsaufnahme. Er erhielt ab 1952 die Nummer 65
FRIEDRICH GRÜNWALD, BILDSAMMLUNG VDVA

kehrs anzupassen. Der Zustand der Fahrbahnen schuf hier Handlungsbedarf. Nachdem auch die Hersteller von Autobussen zunehmend neue Modelle auf den Markt brachten, die kürzer waren und damit wendig genug, um auch auf engen Straßen eingesetzt zu werden, war die Koblenzer Straßenbahn endgültig ein Auslaufmodell geworden. Ein Ersatz war aus verschiedenen Gründen aber nicht auf einen Schlag möglich, denn die Anschaffung der benötigten Busse und die Anpassung der Straßen mussten finanziert werden, was nur über einen längeren Zeitraum möglich war. Bei der Reihenfolge der Umstellungen musste darauf geachtet werden, dass die baulichen Gegebenheiten den Busverkehr möglich machten. Daraus folgte, dass sich die Straßenbahn in den engen Gassen der Altstadt bis zum endgültigen Abschied ihr Gnadenbrot verdienen durfte. So kamen im Mai 1961 zunächst die betrieblich eng miteinander verbundenen Linien 4 und 5 vom Plan über die Moselbrücke und Lützel nach Neuendorf und Metternich an die Reihe. Sie waren seit ihrer Inbetriebnahme 1899 bzw. 1903 auf der gleichen Strecke unterwegs und mit 3,3 bzw. 3,8 Kilometern vergleichsweise kurz.

Nächster Umstellungskandidat war Ende Oktober 1964 die Linie 6 nach Moselweiß, welche mit ihrem Zielschild „Güls (Brücke)“ immer für Irritationen sorgte, lag dieser Ort doch auf dem anderen Moselufer und war von der Endstation in Moselweiß nur zu Fuß über besagte Eisenbahnbrücke erreichbar. Seit 1953 befand sich ihre Endstation stadtseitig an der Herz-Jesu-Kirche, nachdem zuvor ab Mai 1950 auch in Richtung Rhein bis zur Rampe der Rheinbrücke und wenige Monate später ab Stadthalle gefahren worden war. Dieser auch als Festhalle bezeichnete Bau war im Krieg stark beschädigt worden und stand bis zu seinem Abriss für den Bau der neuen Brückenrampe 1952 noch als Ruine. Die neue Buslinie 6 erhielt einen Wendeplatz am Moselufer und in der Innenstadt eine günstiger gelegene Endstation.

Nunmehr waren nur noch die Linien 1 und 2 in Betrieb, welche auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt Rhein – Schützenhof

Ab 1901 war die hier bei Tw 62 zu sehende Fenstereinteilung typisch für Koblenzer Lieferungen. Plattformvorbauten und Schleppdach sind spätere Umbauten DIETER WALTKING, SLG. AXEL REUTHER





Tw 30 aus der ältesten Serie von 1899 im Zustand der frühen 1950er-Jahre. Die nachträglich verglasten Plattformen zeigen vorne die Türausführung in der Winterversion und hinten die oben offene Sommerausführung MANFRED SCHÖN, SLG. AXEL REUTHER

mit einer zeitweiligen Wagenfolge von drei bis vier Minuten für einen beachtlichen Betrieb sorgte. Maximal acht Triebwagen wurden dafür benötigt und bei teilweise eingleisigem Betrieb war die Einhaltung des Fahrplans oft genug ein Kunststück. 15 Triebwagen der Baujahre 1904 bis 1907 waren zuletzt noch vorhanden (Nr. 32–46)

1967 war Schluss

Am 19. Juli 1967 endete auch dieser Restbetrieb. Drei geschmückte Triebwagen befuhren am Vormittag noch einmal die Strecke, dann übernahmen Autobusse auch auf den Linien 1 und 2 den Betrieb. Im Bereich der Innenstadt kam es zu geringfügigen Veränderungen des Linienwegs, da die

Busse auf einigen von der Straßenbahn benutzten engen Gassen nicht fahren konnten. Auch die seit 1961 am Plan endenden Busse der Linien 4 und 5 mussten zur Wahrung der Umsteigemöglichkeiten an die Linien 1 und 2 bis Zentralplatz verlängert werden. Auch die Endstation Rhein wurde verlegt, um eine Wendemöglichkeit für die Busse zu schaffen.

Als elektrisches Verkehrsmittel blieb vorerst der Obus. Während die 64 Busse auf 15 Linien mit einer Länge von 68 Kilometern alle im Einmannbetrieb fuhren, standen auf den fünf Obuslinien 25 Obusse in Betrieb. Hier fuhren nur noch auf den zeitweise eingesetzten Anhängern, für die es eine Ausnahmegenehmigung gab, Schaffner mit. Da auch hier nach fast 30 Jahren Erneuerungen an der Fahrleitungsanlage und am Wagenmaterial anstanden und zudem auf etlichen vom Obus benutzten Straßen Bauarbeiten anstanden, welche zeitweise Provisorien erfordert hätten, fiel der Beschluss, sich auch von diesem Verkehrsmittel nach und nach zu trennen. Den Anfang machte im Mai 1968, zehn Monate nach Aufgabe des Straßenbahnbetriebes, die 1949 eröffnete kurze Linie 12 nach Karthause, es folgte im Juli 1969 die schon 1941 in Betrieb genommene Überlandlinie 11 mit ihrem nur geringen Fahrtenangebot.

1970 endete im August der Einsatz von Obussen auf den Linien 7 und 8 über den Rhein, Ende Oktober fuhren auf der Linie 9 von Ehrenbreitstein nach Arenberg dann die endgültig letzten Obusse.

Bunt zusammengewürfelt: Der Fahrzeugpark

Die für den elektrischen Betrieb benötigten Fahrzeuge der Koblenzer Straßenbahn stammten alle aus einer Periode von nur 15 Jahren, die fabrikneu beschafften Beiwagen entstanden zwischen 1901 und 1909. Mit wenigen Ausnahmen lieferte sie nur ein Hersteller, nämlich die Firma „Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer & Co“. Das 1861 von Weyer gegründete Unternehmen hatte sich 1882 anlässlich der Umfirmierung in eine Aktiengesellschaft den neuen Namen gegeben. Die elektrische Ausrüstung für alle Triebfahr-





Verkehrsnetz der KEVAG 1960. Ins Rechtsrheinische fährt nur noch der Obus. Die Straßenbahnstrecken nach Laubach und Rittersturzbahn sind noch eingezeichnet, obwohl planmäßig nicht mehr befahren SLG. AXEL REUTHER

Die 1951 aus Baden-Baden gekauften zehn Tw waren formschön und besaßen mit Teakholz verkleidete Seitenwände. Ihnen fehlte das Folgezugzeichen. Die Stange ersetzte in Koblenz den Scherenbügel PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Zeittafel der Koblenzer Straßenbahn

30.09.1886	Gründung der „Aktiengesellschaft Coblenzer Straßenbahn-Gesellschaft"
28.05.1887	Inbetriebnahme der ersten Pferdebahnlinie von der Schiffbrücke am Rhein zum Löhrtor.
XX.10.1887	Erweiterung um eine weitere Strecke vom Görresplatz zum Schützenhof
1890	Inbetriebnahme weiterer Strecken: Moselbahnhof – Schützenhof (14.05.); Schützenhof – Laubach (06.06.) und Laubach – Königsbach (30.11.)
1891	Verlängerung Königsbach – Kapellen-Stolzenfels (abschnittsweise von Mai bis Juli)
19.08.1896	Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Einführung des elektrischen Betriebes.
18.04.1897	Inbetriebnahme der letzten Pferdebahnstrecke (Plan – Moselbrücke – Neuendorf)
17.01.1899	Die elektrische Straßenbahn ersetzt auf der Strecke Görresplatz – Betriebshof am Schützenhof die Pferdebahn.
1899	Eröffnung der ersten Neubaustrecke der elektrischen Straßenbahn vom Rheinbahnhof über die Pfaffendorfer Rheinbrücke zum Bahnhof Ehrenbreitstein (21.08.). Es folgen die Pferdebahnstrecken Rhein – Löhrtor (21.08.) und Plan – Neuendorf (01.10.)
XX.04.1900	Elektrischer Betrieb Schützenhof – Kapellen-Stolzenfels
27.07.1901	Umstellung der Pferdebahn Löhrtor – Schützenhof beendet diesen Betrieb
08.09.1901	Neubaustrecke Ehrenbreitstein – Arenberg und zweites Depot dort gehen in Betrieb.
1902	Netzerweiterungen Ehrenbreitstein – Vallendar (01.03.) (ab 1903 dort neues Depot); Festhalle – Rheinbrücke – Horchheim Markt – Niederlahnstein, Lahnbrücke. (05. und 17.05.)
17.12.1903	Die Strecke nach Neuendorf erhält eine Seitenstrecke von Lützel nach Metternich.
1904/1905	Verbindung Herz-Jesu-Kirche – Moselweiß, Gülser Fähre geht abschnittsweise zwischen August 1904 und Februar 1905 in Betrieb
09.01.1906	Inbetriebnahme Vallendar – Bendorf – Sayn
11.05.1907	Eröffnung Vallendar – Höhr (am 16.07.1910 bis Grenzhausen verlängert).
11.08.1928	Verlängerung Schützenhof – Oberwerth
20.12.1933	letzte Netzerweiterung: Linie 10 von Niederlahnstein nach Oberlahnstein
16.10.1938	Neue Trasse in der Schützenstraße, Auflassung des Bahnüberganges Schützenhof und durchgehender Verkehr Hauptbahnhof – Kapellen-Stolzenfels.
22.06.1939	Umbenennung der Gesellschaft in „Koblenzer Elektrizitätswerk und Verkehrs-Aktiengesellschaft" (KEVAG)
17.07.1941	Umstellung der Linie 11 Vallendar – Höhr-Grenzhausen auf Obusbetrieb
XX.11.1944	kriegsbedingte Einstellung des Straßenbahnbetriebes auf der linken Rheinseite
XX.02.1945	auch rechtsrheinisch endet der Straßenbahnbetrieb
09.07.1945	Wiederaufnahme des Betriebes auf der rechten Rheinseite
XX.07.1945	auch linksrheinisch verkehren wieder Straßenbahnen
25.05.1949	Aufnahme des Obusbetriebes Herz-Jesu-Kirche – Karthause
18.07.1953	Verbindung der beiden Rheinseiten durch eine Obuslinie Hauptbahnhof – Vallendar, Einstellung der Straßenbahnstrecken Hauptbahnhof – Festhalle (lrh.) und Pfaffendorfer Brückenrampe – Vallendar (rrh.). Ehrenbreitstein – Vallendar bleibt als Betriebbstrecke erhalten
15.05.1954	Aufgabe der Straßenbahnstrecke Ehrenbreitstein – Vallendar – Bendorf-Sayn (Umstellung auf Obusbetrieb)
28.03.1956	Straßenbahnstrecke Ehrenbreitstein – Oberlahnstein wird aufgegeben (Umstellung der Linie 10 auf durchgehenden Busbetrieb ab Hauptbahnhof)
03.09.1958	Umstellung der Linie 3 Hauptbahnhof – Kapellen-Stolzenfels auf Busbetrieb. (bis Laubach für Zusatzfahrten bis 1961 weiter in Betrieb, bis Betriebshof Schützenhof weiterhin Betriebsstrecke bis 1967
29.09.1958	mit der Umstellung der Linie 9 Ehrenbreitstein – Arenberg auf Obusbetrieb endet rechtsrheinisch der Straßenbahnbetrieb
05.05.1961	Umstellung der Straßenbahnlinien 4 und 5 Plan – Neuendorf/Metternich auf Busbetrieb
27.11.1964	Busse übernehmen auch den Betrieb der Linie 6 Herz-Jesu-Kirche – Moselweiß
19.07.1967	Mit Einstellung der verbliebenen Linien 1 und 2 Rhein – Schützenhof bzw. Oberwerth endet in Koblenz der Straßenbahnbetrieb
30.10.1970	Einstellung des restlichen Obusbetriebes (Linie 9)



Die 1903–04 gelieferten Triebwagen hatten erneut eine andere Fenstereinteilung. Der hier zu sehende Tw trägt im Mai 1952 noch seine 1914 vergebene Nummer. Mit einer Ausnahme (45) erhielt die Serie wenig später vier gleichgroße Seitenfenster PETER BOEHM,SLG. AXEL REUTHER

zeuge, einschließlich der 1951 gebraucht übernommenen Wagen, lieferte zunächst die Union Elektrizitätsgesellschaft (UEG), nach deren Übernahme durch die AEG 1903 dann diese. Es wäre allerdings falsch, von diesen Tatsachen auf ein einheitliches Aussehen der Wagen zu schließen, denn unter den einzelnen Serien gab es zum Teil beachtliche Abweichungen. Allen Fahrzeugen gemeinsam war der recht geringe Achsstand von 1,80 oder 2,00 Metern. Dies war der Gleisführung in der Innenstadt geschuldet, deren engen Gleisbögen noch aus Pferdebahnzeiten stammten und kaum verändert werden konnten. In dieser Beschränkung dürfte auch der Grund dafür zu suchen sein, dass es nach 1914 keine Neubauten mehr für Koblenz gegeben hat: Passende Fahrzeuge stellte danach keine Waggonfabrik mehr her! Sicher hätte sich der Betrieb ab Ende der 1920er-Jahre an den zahlreichen Experimenten beteiligen können, die Bogenläu-

figkeit auch für längere Fahrzeuge zum Beispiel durch lenkbare Einzelachsen zu verbessern. Die vorhandene Stückzahl und durch zahlreiche Umbauten erfolgreich vorgenommene Verbesserungen, die auf eine Erhöhung des Fassungsvermögens zielten, ließ die recht konservativ denkende Werkstatt aber davon Abstand nehmen.

Als Grundausstattung erhielt die Straßenbahn 1899/1900 zur Elektrifizierung acht große Triebwagen von Weyer (Nr. 26–33), deren Nummerierung im Anschluss an die Pferdebahnwagen mit 26 begann und 15



Aus der Nachlieferung von 1905 stammt der ab 1952 als Tw 18 laufende Tw 95. Er behielt seine ursprüngliche Fenstereinteilung, das Schwesterfahrzeug 19 bekam vier Seitenfenster. Man beachte die kurzen Teleskopschiebetüren

SLG. AXEL REUTHER

kleine Triebwagen von Herbrand in Köln (Nr. 34–48). Die Weyerwagen hatten im Fahrgastraum sechs eckige Seitenfenster, die von Herbrand dagegen fünf Rundbogenfenster). Für den Ausflugsverkehr im Sommer lieferte Hofmann in Breslau vier offene Sommertriebwagen (Nr. 49–52).

Für die rechtsrheinischen Strecken lieferte Weyer 1901/02 24 Triebwagen, die bereits über Plattformverglasungen verfügten. Die erste Serie von 18 Stück (Nr. 59–76) besaß wie auch die Folgeserie von sechs Tw (Nr. 77–82) eine Fenstereinteilung groß-klein-groß im Fahrgastraum und zusätzlich zwei größere Plattformfenster. Bei beiden Serien gab es zunächst nur einen Einstieg vorne rechts. Die 1903 für die Strecke nach Metternich angeschafften sechs Tw (Nr. 83–88) hatten beidseitig Türen und eine Einteilung mit zwei kleinen und zwei großen Fenstern im Fahrgastraum.

Immer neue Triebwagen

Die 1904 in den Bestand gekommenen fünf Triebwagen (89–93) hatten verlängerte Plattformen und dort ein verbreitertes Fenster zum Fahrgastraum hin. Bei den 1905 gelieferten drei Folgewagen (Nr. 94–96) waren diese wieder schmaler und das Fahrgestell war verändert worden. 1907 folgten noch einmal vier ähnliche Triebwagen aber wiederum mit anderem Fahrgestell (Nr. 121–124). Eine besondere Bauart stellten die zwischen 1907 und 1909 in Dienst gesetzten zwölf so genannten Abteil- oder Verwandlungswagen dar. Diese auch als „Allwetterwagen“ bezeichneten Fahrzeuge waren entstanden, da offene Fahrzeuge im Sommer bei den Fahrgästen zwar sehr beliebt waren, diese aber bei schlechtem Wetter und in den kalten Monaten ungenutzt herumstehen mussten. Bei den Verwandlungswagen konnten bei Bedarf drei



Tw 47 und 48 der nur vier Wagen umfassenden Beschaffung von 1907 behielten ihre ursprüngliche Fenstereinteilung. Das links neben der Stirnlampe zu sehende Kreuz im runden Rahmen diente als Folgezugzeichen, wenn noch ein weiterer Tw folgte. Tagsüber wurde es dann herunter- und bei Dunkelheit vor die Leuchte geklappt SLG. AXEL REUTHER

Es gibt nur wenige Aufnahmen vom Linieneinsatz der Beiwagen. Auf dem am 1. Juni 1951 entstandenen Bild steht Bw 11 hinter Tw 79 auf der rechtsrheinischen Rampe der Pfaffendorfer Rheinbrücke, während ein Fahrgast den Fahrplan studiert DIETER WALTKING, SLG. AXEL REUTHER





seitlich am Fahrgastraum außen angebrachte Schiebetüren abgenommen werden, so dass eine Art halboffener Sommerwagen entstand. Die Bauart bedingte den Einsatz von Querbänken an Stelle der bisher ausschließlich verwendeten Längsbänke, die wiederum den einfachen Zugang zu den Motoren vom Innenraum aus ermöglichen sollten. Von diesen interessanten Fahrzeugen erhielt Koblenz 1905 fünf Stück (Nr. 97–100), 1907 vier Stück (Nr. 117–120) und 1909 noch einmal drei Stück (Nr. 125–127).

Den Abschluss der Triebwagenbeschaffungen bildeten 1912 und 1914 insgesamt sechs

Literatur

- Stock, W.: Koblenz ohne Straßenbahn, in: Der Stadtverkehr, Heft 8/1967
- Stock, W.: Stilllegung der Obusanlage in Koblenz, in: Der Stadtverkehr, Heft 11–12/1970
- NN: Dokumente des Fortschritts – 100 Jahre KEVAG 1886-1986, Koblenz 1986
- Stock, W.: Obusanlagen in Deutschland; Bielefeld 1987
- Reimann, W.: Vergangene Pracht am Rhein – Erinnerungen an die Koblenzer Straßenbahn, in: Strassenbahn Magazin, Heft 3/1999
- Reuther, A.: Ein Fossil am Rhein – die Straßenbahn in Koblenz, in: Trambahn anno dazumal, Strassenbahn Special Nr. 15, 1/2007
- Frenz, E.; Präuner,R; Reimann, W.: Die „Elektrisch“ an Rhein, Mosel und Lahn, Koblenz 2010
- Kochems, M.; Höltge, D.: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 12: Rheinland-Pfalz/Saarland; Freiburg 2011



Die nach mehrjähriger Pause erst 1912–14 von Nordwaggon gelieferten sechs Tw hatten im Fahrgastraum nur drei gleichgroße Seitenfenster. Aufnahme aus dem Jahr 1952
MANFRED SCHÖN, SLG AXEL REUTHER

recht große Triebwagen, bei denen die Norddeutsche Waggonfabrik in Bremen Lieferant war. (Nr. 179–184). Sie hatten im Fahrgastraum drei gleichgroße Seitenfenster und Quersitze. Insgesamt erhielt Koblenz zwischen 1899 und 1914 86 Triebwagen. Als Beiwagen fanden zunächst die 25 für die Pferdebahn angeschafften Fahrzeuge Verwendung. Über die Baujahre der neu gelieferten Anhängewagen gibt es unterschiedliche Angaben. Existiert haben die Bw 101–112 (offene Sommerwagen) und 113–116 (geschlossene Bauart) die zu Beginn der Elektrifizierung 1901–02 geliefert worden sein dürften. Zusätzlich hat es noch zu den gleichartigen Triebwagen passende sechs Verwandlungsbeiwagen mit den Nummern 53–58 gegeben. Während sie bei den Nummern in einer Lücke zwischen Triebwagen der Baujahre 1900 und 1901 zu finden sind, sind Fahrzeuge dieses Typs erst später gebaut worden und das genannte Baujahr 1909 dürfte zutreffend sein.

Viele Umbauten

Im Laufe ihres Lebens sind die meisten Fahrzeuge zum Teil mehrfach umgebaut worden. Dies betraf sowohl den Wagenkasten als auch die Fahrgestelle, zum Teil aber auch die elektrische Ausrüstung. Sichtbare Veränderungen waren vor allem die Verlängerung der Plattformen sowie deren Verglasung und Ausstattung mit Klapp- oder Schiebetüren. Die bei allen Triebwagen zunächst vorhandenen Laternendächer sind später fast alle zu Schleppdächern umgebaut worden. Änderungen betrafen auch die Fenstereinteilung und deren Größe. Bei den Verwandlungswagen setzte die Werkstatt die Seitentüren in den 50er-Jahren fest. So bot die Koblenzer Wagenflotte nach dem Zweiten Weltkrieg auf den ersten Blick zwar ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild, in Details gab es jedoch eine Vielzahl von Unterschieden.

Im Zweiten Weltkrieg wurden 14 Tw stark beschädigt oder zerstört, so dass sie nicht mehr zur Verfügung standen: 28, 32, 200 (ex 34), 201 (ex 35), 65, 82, 191 (ex 89), 195 (ex 93), 94, 97, 98, 119, 127, 181. Von den Beiwagen wurden 58 und 117 zerstört.

Im Rahmen des Reichsleistungsgesetzes waren 1940 die Tw 49 bis 52, die in Bw umgebauten Tw 43,44,47 und 48 sowie die Sommerbeiwagen 101 bis 112 nach Teplitz und Litzmannstadt abgegeben worden.

1951 ergab sich die günstige Gelegenheit, von der eingestellten Straßenbahn in Baden-Baden zehn Triebwagen zu übernehmen, die von Länge und Achsstand zu den in Koblenz eingesetzten Wagen passten. Sie waren 1912 und 1914 bei der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf gebaut worden. Äußerlich sichtbarer Unterschied war die Teakholzverkleidung unterhalb der Fenster, im Innenraum gab es Quersitze. Als 80 bis 89 hinter den zusammengefassten eigenen Bestand eingereiht, waren sie im gesamten Netz zu finden. Sie waren allerdings in einem ziemlich schlechten Zustand und die Aufarbeitung und Inbetriebhaltung verursachte ziemlichen Aufwand. Tw 85 kam wohl nie zum Einsatz und ist bereits 1953 vom Bestand abgesetzt worden, die übrigen verkehrten bis zum Ende des rechtsrheinischen Netzes 1958.

Bei der Nummerierung hat es 1914 einen ersten Versuch gegeben, Wagen mit gleichen Umbauten in neuen Nummerngruppen zusammenzufassen. Sie schlossen dann ab 185 an die zuletzt gelieferte Serie von Nordwaggon an, deren Nummernsprung bei Lieferung aber nicht zu begründen ist. 1952 hat es dann eine zweite Umzeichnungsaktion gegeben mit dem Ziel, die durch Kriegszerstörungen entstandenen Lücken zu schließen und technisch angeglichene Wagen in Nummerngruppen zusammenzufassen. Die Triebwagen trugen nun Nummern zwischen 18 und 89. Die noch vorhandenen Beiwagen bekamen die Nummern 9 bis 17, von 1 bis 8 waren die Dienstfahrzeuge einsortiert. Davon gab es zum Beispiel vier Gütertriebwagen und einen Schörling-Schienenreinigungswagen sowie diverse Anhängewagen. AXEL REUTHER



Der Obus ersetzte in Koblenz zwischen 1941 und 1958 weite Teile des rechtsrheinischen Straßenbahnnetzes – die Koblenzer Innenstadt blieb eine Trambahn-Domäne. Wagen 114 vom Baujahr 1953 ist im Mai 1954 unterwegs von Ehrenbreitstein zur Pfaffendorfer Brücke. Zu sehen ist das Betriebsgleis mit Fahrleitung der Straßenbahnlinie 10 zum Depot Ehrenbreitstein PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER



Stars & Sternchen unterm Baum
Verschenken Sie doch mal wieder ein gutes Buch!
Bulli
ABENTEUER
Eisenbahn von oben
ITALIA
verlagshaus24.de



Nostalgie und Luxus gepaart mit der Exotik faszinierender Kulturen hautnah: Orient Express und Co. machen den Traum vom Reisen wahr!

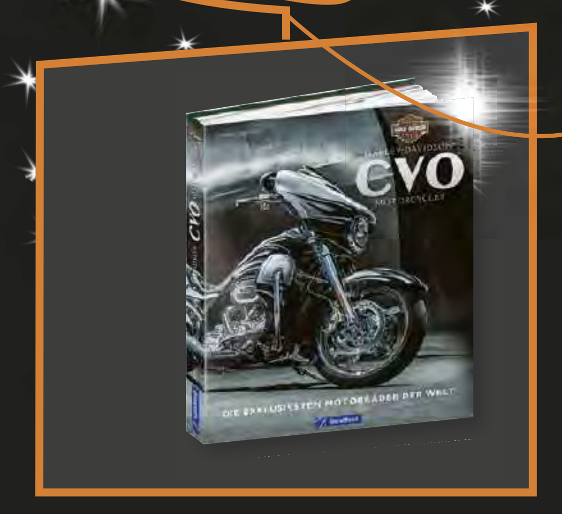
192 Seiten · ca. 392 Abb.
ISBN 978-3-95613-032-8
€ [D] 29,99



Spektakuläre Fotografien, aufgenommen aus atemberaubenden Perspektiven, zeigen Deutschlands Eisenbahn, wie man sie noch nicht gesehen hat.

192 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-015-1
€ [D] 39,99

Für meinen Biker-Freund Chris



High-End ohne Ende. Jahr für Jahr setzen die Harley-Davidson Custombikes die Messlatte in Sachen Biketuning ein wenig höher. Sondermodelle zum Staunen!

224 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86245-045-9
€ [D] 49,99



Immerwährendes Kalendarium im Schmuckschuber

Autos ohne Grenzen: genießen Sie jeden Tag ein anderes!

370 Blätter
ISBN 978-3-95613-416-6
€ [D] 19,99



Eine Reise durch idyllische Provinz und rauchende Zechenstädte: die Bundesbahn machte es möglich. Erleben Sie sie nach – von oben!

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95613-031-1
€ [D] 39,99



Der Porsche 911 wird 50! Mit prächtigen Bildern und anregenden Texten feiert der aufwendig gestaltete Band die Sportwagen-Ikone in all ihren Facetten.

144 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-86245-699-4
€ [D] 22,99



Die Zeit der hoch entwickelten Kolbenmotoren – eine Zeit romantischer Vorstellungen und Abenteuer. Hier kann man sie noch einmal nacherleben!

160 Seiten · ca. 10 Abb.
ISBN 978-3-95613-418-0
€ [D] 24,99



Die Philae-Sonde ist die erste, die jemals auf einem Kometen landete. Sie machte die Mission Rosetta zu einem großartigen Erfolg von ESA und DLR.

192 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-86245-335-1
€ [D] 29,99



Immerwährendes Kalendarium im Schmuckschuber

Faszination Modellbahn: fabelhafte Bilder einer Wunderwelt en miniature.

370 Blätter
ISBN 978-3-95613-417-3
€ [D] 19,99

Für meinen Lieblingshippie



Mit dem VW Bulli durch 18 Länder vom Orient zum Polarkreis. Erleben Sie die ganze Vielfalt Europas auf dieser abenteuerlichen Fahrt.

192 Seiten
ca. 300 Abb.
€ [D] 39,99
ISBN 978-3-95416-208-6

SPURLOS VERSCHWUNDEN

Schicksale hautnah nacherleben: fesselnde Geschichten über verschollene und mitunter auch wieder gefundene Flugzeuge und ihre Passagiere

144 Seiten · ca. 40 Abb.
ISBN 978-3-95613-444-9
€ [D] 24,99



Astronaut Alex Gerst liefert authentische Eindrücke seiner Reise durchs All an Bord der ISS. Ein höchst spannender Bildband über die Erde von oben.

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95416-198-0
€ [D] 39,99



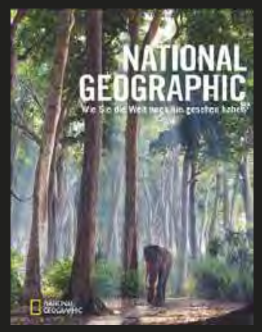
Lassen Sie sich verzaubern von mystischen Wäldern Deutschlands. Überwältigende Fotos aus dem Leben der Tiere und Bäume mit spannenden Texten.

240 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-86690-477-4
€ [D] 49,99



Immer wieder Russland: Holger Fritzsche ratterte mit der Transsib von Europa über den Ural bis nach Sibirien – eine außergewöhnliche Reportage.

240 Seiten · ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-95416-193-5
€ [D] 49,99



Neue Fotografien aus dem legendären National Geographic Archiv! Diese magischen und spektakulären Aufnahmen werden Sie in den Bann ziehen!

400 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86690-473-6
€ [D] 39,99



Spektakuläre Panoramablicke von sehenswerten Orten aus aller Welt. Malediven, Grand Canyon, Mount Everest. Unbeschreiblich schön!

192 Seiten · ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95416-178-2
€ [D] 39,99



Preisgekrönte Bergfotografie vom Feinsten, begleitet von spannenden Geschichten. Ein mitreißender Bildband über die Alpen – sagenhaft!

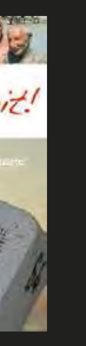
320 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-7343-0926-7
€ [D] 98,00



Dieser Bildband vereint Sehnsuchtsziele in aller Welt und die großformatigen Farbfotos wecken das Fernweh. Nachreisen empfohlen!

320 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86690-476-7
€ [D] 39,99



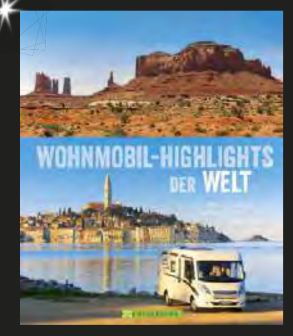


100 attraktive Ziele und Touren weltweit für alle, die die Zeit des Ruhestands aktiv gestalten wollen und sich noch zu jung für Rentnerreisen fühlen.

288 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-7343-0554-2
€ [D] 25,99

Der Weg ist das Ziel – auf den schönsten Straßen der Welt endlos unterwegs. Der Bildband führt zu Must-sees auf allen Kontinenten. Ein Muss!

320 Seiten · ca. 700 Abb.
ISBN 978-3-7343-0641-9
€ [D] 29,99



50 Reiseziele zwischen Sylt und Berchtesgadener Land, Eifel und Spreewald – da wird garantiert jeder Reisemobilist fündig!

168 Seiten, ca. 320 Abb.,
ISBN 978-3-7654-8198-7
€ [D] 29,99



Alles, was Reisende zur Ulaubsplanung wissen müssen, viele Reisetipps von A bis Z, zusammengetragen von echten Weltenbummlern und charmant erzählt.

192 Seiten · ca. 100 Abb.
ISBN 978-3-7343-0915-1
€ [D] 14,99






Tom, das ist was für echte Kerle wie du einer bist.

Das ultimative Fleisch-Kochbuch für Barbecue-Jünger. Ob auf dem Grill oder im Smoker – hier wird alles gegrillt. Lobet den Herrn!

256 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95961-017-9
€ [D] 29,99

Lieber Schatz, da kommt Urlaubsfeeling auf!

Ein Italien Kochbuch wie noch keines! Cettina Vicenzino hat im neuen großen Reisekochbuch Rezepte aus allen Winkeln Italiens zusammengetragen.

320 Seiten · ca. 600 Abb.
ISBN 978-3-86244-761-9
€ [D] 29,99

Sandra Für dich als NY-Kennerin ein Muss.

Amerikanisch Backen ist angesagt! Die hippsten, leckersten und süßesten Trends aus New York stehen jetzt im neuen Big Apple Backbuch.

192 Seiten
ca. 180 Abb.
€ [D] 29,99

ISBN 978-3-95961-014-8

Nordisch wohnen ist ein weltweiter Trend. Folgen Sie den Wohnideen und Tipps aus Amalies Blog zum Einrichten mit Designfaktor im dänischen Stil.

168 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-86244-953-8
€ [D] 29,99



Ein Garten, große Vielfalt: Der Bildband begleitet die Verwandlung eines Gartens durchs Jahr und liefert Inspiration für die eigene Gartengestaltung.

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95961-020-9
€ [D] 39,99

16086 GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

☒ Ja, bitte liefern Sie mir meine Wunschtitel auf Rechnung pünktlich unter den Weihnachtsbaum

Coupon ausschneiden und einsenden an:
verlagshaus24.de Service, Postfach 1280, 82197 Gilching

versand kostenfrei* Ab € 15,– Bestellwert

Anzahl	Best.-Nr.	Titel	Preis in €

Meine Daten:

Vor-/Nachname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail (für Rückfragen und weiter Infos)

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift ✗ WA.Nr. 6200080363

* Ab Rechnungswert € 15,– und nur innerhalb Deutschlands; sonst in D zzgl. Porto € 2,95, ins Ausland abweichend **14 Ct./Min. aus dem dt. Festnetz

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.verlagshaus24.de/agb oder unter Telefon 0180.532 16 17**.









Die Pyrmonter Pferdebahn am Kaiserplatz, rechts das Kriegerdenkmal, das an „1870/71" erinnert
SLG. HANS.-W. ROGL

Mit der Tram zur Kur

Die Straßenbahn in Bad Pyrmont ■ Fast 50 Jahre lang verkehrte in dem niedersächsischen Kurort eine Straßenbahn. Von der Eröffnung bis zur Stilllegung vor rund 90 Jahren wurde sie ausschließlich mit Pferden betrieben – als Nachfolger übernahm der Diesel-Omnibus ihre Aufgaben

Schon Mitte des 16. Jahrhundert pilgerten 10.000 Menschen in das traditionsreiche Kurbad, um dank einer „wundersamen Quelle" Heilung zu finden. Ein wahrer Kur-Boom setzte ab 1872 ein, als Pyrmont – den Namenszusatz „Bad" erhielt die Stadt erst 1914 – an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen ein wichtiger Bahnhof an der Hauptstrecke Hannover – Hameln – Altenbeken wurde. Noch aber fehlte ein öffentliches Verkehrsmittel, um die rund zwei Kilometer Distanz zwischen Bahnhof und der Ortsmitte zu überwinden.

Auf Initiative der Stadtverwaltung wurde 1879 die Pyrmonter Straßenbahn AG gegründet und mit einem Aktienkapital von 120.000 Mark ausgestattet. Zunächst baute die Gesellschaft eine 1,89 Kilometer lange Strecke vom Pyrmonter Bahnhof über den Kaiser- und Brunnenplatz zur Post. Am Kaiserplatz wurde das Depot angelegt. Die Straßenbahn wurde am 1. Juni 1879 feierlich eröffnet. Für die in Normalspur angelegte Bahn wurden zwei Pferdebahnwagen beschafft.

Fahrplan für Bahnreisende

Der Fahrplan war ganz auf die Beförderung von mit der Eisenbahn anreisenden Kurgästen ausgelegt und orientierte sich folglich an den An- und Abfahrtszeiten am Bahnhof. Schon wenig später wurde die Strecke um eine abzweigende Linie zum Solebadehaus nördlich des Bahnhofs ergänzt, wodurch die Gleislänge auf 3,17 Kilometer anwuchs. Da das Solebad aber nur im Sommer betrieben wurde, fuhren hier die Pferdebahnen auch nur in der warmen Jahreszeit. Durch diese Erweiterung und die ständig steigende Nachfrage musste der Fahrzeugbestand auf sieben Personen- und einen Gepäckwagen erweitert werden.

Und die Straßenbahn kam beim Kur-Publikum gut an: 1906 wurden rund 145.000 Fahrgäste befördert, 1908 waren es schon 20.000 mehr. Doch die große Zeit sollte schon bald vorbei sein: Ein echtes Straßenbahnnetz kam für die Kleinstadt nicht infrage, ebenso war kein Geld für eine Umstellung auf elektrischen Betrieb vorhanden. Zudem war der technische Fortschritt vorangekommen: Omnibusse galten nach dem Ersten Weltkrieg als ausgereift. So wurde die Bad Pyrmonter Straßenbahn am 12. März 1925 eingestellt und durch eine Buslinie ersetzt. SM



Im Abendlicht steht der ehemals Barmener Bergbahn-Tw 94 an der Haltestelle Schulkohlfurth der bergischen Museumsbahnen

Aus Liebe zum Nahverkehr

60 Jahre Verband Deutscher Verkehrs-Amateure ■ Der Verband Deutscher Verkehrs-Amateure (VDVA) feierte am letzten August-Wochenende im Bergischen Land mit einem abwechslungsreichen Jubiläums-Programm sein 60-jähriges Bestehen. Die Nahverkehrsfreunde erfreuten sich an mehreren Sonderfahrten mit verschiedenen Nahverkehrsmitteln vom Obus bis zur Straßenbahn

Der VDVA wurde am 10. August 1956 in Traifelberg (Württemberg) gegründet. Zum Vorsitzenden wurde damals Günter Stetza aus Essen gewählt. Der VDVA konnte rechtzeitig zur 67. Jahrestagung seine Gemeinnützigkeit bekannt geben, nachdem das Vereinsgericht (Essen) und das Finanzamt (Karlsruhe) ihre Zustimmung erteilt hatten. Ziele der Gemeinnützigkeit sind sowohl die Führung und der weitere Ausbau eines Archivs über die Geschichte der Verkehrsentwicklung als auch die Herausgabe von Literatur. Das umfangreiche Fotoarchiv mit mehreren tausend Straßenbahnbildern umfasst vorwiegend Aufnahmen aus den Jahren 1930 bis 1960. Auch Obus-, Bus- und Eisenbahnbilder sind vorhanden. Darüber hinaus besteht Zugriff auf die Bestände und Sammlungen anderer Verkehrsfreunde. Über 150.000 Aufnahmen namhafter Fotografen sind so zugänglich. Das verfügbare Material wird ständig erweitert. Der Verband zählt derzeit 124 Mitglieder, darunter sieben Vereine.

Das Festprogramm beginnt

Das Fest-Wochenende „60 Jahre VDVA“ fand im Bergischen Land statt, es begann am Mittag des 26. August mit einer Oldtimerobus-Sonderfahrt mit den beiden historischen Obussen in Solingen, gefolgt von einer Schiffstour auf dem Baldeneysee. Der Samstagmorgen begann mit einem Sektempfang im Schwebebahn-Park nahe der Endhaltestelle Vohwinkel und einer anschließenden Sonderfahrt mit dem Kaiserwagen. Zwei historische Busse fuhren die Teilnehmer durch Wuppertal, Zwischenziel war die Bergbahn-Trasse mit einer Wanderung zum Toelleturm und Besuch der kleinen Ausstellung im Tennisheim.

Weiter ging es zur BMB, wo zunächst zwei Fahrten durchgeführt wurden, jeweils gefolgt von einem Arbeitswagen. Danach gab es eine Stärkung an der Bergischen Kaffeetafel.

Es folgte eine weitere Fahrt von der Kohlfurth nach Greuel, dieses Mal mit dem ehemals Barmer Bergbahn-Triebwagen 94, gefolgt von dem Solinger Schleifwagen 41; Tw 94 konnte abschließend im letzten Sonnenlicht an der Schulkohlfurth optimal abgelichtet werden.

Nach einer Abendstärkung und der Buchpräsentation des neuen Werkes „Straßenbahnen in den sechziger Jahren“ von Axel



Jubiläumsfeier in der Halle der bergischen Museumsbahnen mit Vorstellung des Buches „Straßenbahnen in den sechziger Jahren“ VDVA



Mit zwei historischen Obussen wurde Solingen „erfahren“



Ein begehrtes Fotoobjekt war der Kaiserwagen der Wuppertaler Schwebebahn, hier bei der Einfahrt in den Bahnhof Vohwinkel ROLFHAFKE/VDVA (4)



Sonderfahrt am 28. August mit den beiden Essener Oldtimern: Tw 705 und Aufbauzug 888 mit Beiwagen 350

Reuther wurde dem ausrichtenden Verein BMB ein Spendenscheck überreicht, hatten doch mehrere Teilnehmer auf eine Vorjahres-Rückzahlung verzichtet und entsprechende „kleine Beträge“ für den Ersatz der Anfang des Jahres mehrmals gestohlenen Fahrleitung gespendet. So kamen immerhin 903 Euro zusammen – eine spontane weitere Sammelaktion zugunsten des Vestischen Großraumwagens 342 ergab nochmals knapp 500 Euro (plus eine größere Spende eines Teilnehmers); der Wagen soll ab 2017 in Gmunden (Oberösterreich) bei Stern & Hafferl restauriert werden. Der BMB-Vorstand dankte allen Spendern von ganzem Herzen – ein Super-Ergebnis diese Aktion!

Umfangreiches Sonntags-Programm

Am Sonntag folgte noch eine Sonderfahrt mit zwei EVAG-Zügen nach Mülheim.

Vorausgegangen war in der Woche zuvor eine bunte, abwechslungsreiche Tagung mit Programmpunkten in Düsseldorf, Duisburg, Bochum, Essen und Dortmund, die allseits große Begeisterung fanden. Leider musste auch erfahren werden, das nicht alle Betriebe den Verband und das Programm entsprechend unterstützten! Besonders engagiert zeigten sich die Betriebe der Rheinbahn, Bogestra, EVAG, DSW H-Bahn und SWS Solingen. Die rund 60 Tagungsteilnehmer konnten die heutigen finanziellen Nöte selbst „erfahren”, sei es in Duisburg (wo nur ein Teil der Fahrzeugflotte einsatzfähig ist) oder auch in Essen (wo kaum ein U-Bahnhof behindertengerecht zugänglich ist). Auch die Infrastruktur in Mülheim lässt derzeit so zu wünschen übrig, dass Oldtimer-Bahnen häufig nur Schritt fahren können. Ergänzt wurde das Fahrtenprogramm mit Besuchen bei der Grugabahn und der Modellausstellung OktoRail in Essen sowie der kleinen, aber sehr effektiven EVAG-Hauptwerkstatt. Am Tag darauf folgte eine umfangreiche Führung bei der H-Bahn in Dortmund, eine Verlängerung sollte hoffentlich bald möglich werden. Die Dortmunder Oldtimerbahnen wurden am Bahnhof Mooskamp besucht, inklusive ausgiebiger Rundfahrt. Allen ausrichtenden Vereinen wurde mit einer zusätzlichen Geldspende für ihre Leistung gedankt.

Die nächstjährige Verbandstagung findet in den drei baltischen Staaten und in Helsinki statt, voraussichtlich zwischen dem 20. und Ende August 2017. Im Jahr darauf wird man in Magdeburg, mit Besuchen der Betriebe in Dessau, Halberstadt und Nordhausen (inkl. Harzbahn), tagen. Als Ergänzung sind die Region Leipzig – Halle vorgesehen, an den Tagungen können auch Nicht-Mitglieder teilnehmen. VDVA/SM



Man fährt wieder in der britischen Zone: Wiedereröffnung der Linie 76 am 10. August 1945. Die Aufnahme entstand auf dem Kurfürstendamm, im Hintergrund die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche
KLAUS KINDERMANN, SLG. HILKENBACH

Im Auftrag seiner Majestät

BVG im Fokus des Geheimdienstes ■ Im Jahre 1946 besuchten zwei britische Agenten die Berliner Verkehrs-Gesellschaft, um Informationen über Straßenbahnen und Busse zu erhalten. Ein Dokument aus dem ersten Jahr des Wiederaufbaus

Es ist nicht überliefert, ob Mister A.F. Bentall und Mister J.W. Wicks bei ihrem Einsatz mit der Nummer 2225 Trenchcoats trugen. Bei einer Höchsttemperatur von knapp 20 Grad an diesem überaus trockenen Dienstag, den 4. Juni 1946, erscheint das allerdings nicht ausgeschlossen. Sie trafen in Berlin die technische Spitze der damaligen BVG. Dafür hatten die beiden Agenten einen klaren Auftrag: Informationen über Zustand und Wartung der Fahrzeuge bei den Betriebszweigen Straßenbahn, Trolleybus und Bus zu sammeln. Der Besuch gehörte offenbar zur systematischen Erfassung der technischen Innovationen in Deutschland. Diese Berichte wurden allen interessierten Stellen im Vereinigten Königreich zur Verfügung gestellt. Das Straßenbahn-Magazin gibt den nicht immer flüssig formulierten Bericht inklusive der statistischen Daten im Wortlaut wieder.

Depots, Werkstätten, Gleisanlagen, Fahrleitung und Wagenpark sind schwer zerstört, aber werden schrittweise wieder funktionstüchtig gemacht. Ein großer Teil des Wagenparks wird als Totalverlust abzuschreiben sein. Eine große Anzahl von Bussen wurde der Wehrmacht zur Verfügung gestellt und ging verloren.

Befragte Personen: Dr. Schnieder – Verkehrsdirektor (spricht wenig Englisch), Herr Walter Struwe, Technischer Direktor, Herr Fritz Villwock, Leitung Abteilung Werkstätten, Herr Kolbe, Werkstattleiter Wedding, Herr Rotbart, Leiter der Straßen-



BVG - TF

TABULATION OF DAMAGE TO TRAMCARS
- TRAMWAY SECTION -

1946

Month	Period	DAMAGE TO MOTORS: Motor Cars	Trailer Cars	TOT.	DERAILMENTS, AXLE FRACTURES, LOOSENESS OF WHEELS: Motor Cars	Trailer Cars	TOTAL	COLLISIONS: Motor Cars	Trailer Cars	TOT.	SHATTERED WINDOWS, OTHER STRUCTURAL DAMAGE: Motor Cars	Trailer Cars	TOTAL	DEFECTS IN LIGHTING SYSTEM: Motor Cars	Trailer Cars	TOTAL	FAULTY ELECTRICAL EQUIPMENT: Motor Cars	Trailer Cars	TOTAL
JANUARY	1. - 5.	33		33	18	6	24	12	2	14	202	202	404	100	105	205	36	16	52
	6. - 12.	37		37	8	4	12	15	4	19	208	173	381	108	110	218	40	13	53
	13. - 19.	26		26	13	8	21	10	1	11	239	186	425	104	89	193	24	18	42
	20. - 26.	33		33	21	10	31	21	5	26	296	208	504	95	105	200	30	11	41
	27. - 2.2.	65		65	12	5	17	17	2	19	269	208	477	86	95	181	52	9	61
FEBRUARY	3. - 9.	37		37	13	1	14	23	9	32	288	216	504	110	103	213	43	15	58
	10. - 16.	39		39	11	8	19	23	7	30	271	221	492	110	117	227	46	17	63
	17. - 23.	34		34	14	9	23	24	7	31	214	174	388	78	83	161	38	19	57
	24. - 2.3.	63		63	10	6	16	25	12	37	277	211	488	98	87	185	38	12	50
MARCH	3. - 9.	31		31	15	3	18	27	7	34	259	182	441	65	94	159	40	24	64
	10. - 16.	29		29	19	5	24	27	4	31	257	199	456	80	78	158	39	7	46
	17. - 23.	34		34	14	3	17	25	6	31	295	209	504	69	72	141	36	13	49
	24. - 30.	32		32	17	12	29	31	6	37	298	194	492	76	78	154	41	9	50
APRIL	31.3. - 6.4.	26		26	11	8	19	26	10	36	255	187	442	77	68	145	32	12	44
	7. - 13.	35		35	19	4	23	24	8	32	292	229	521	79	76	155	27	12	39
	14. - 20.	37		37	10	4	14	19	8	27	264	181	445	69	64	133	40	15	55
	21. - 27.	41		41	10	9	19	27	8	35	295	221	516	70	65	135	35	15	50
	28. - 4.5.	32		32	7	4	11	22	9	31	297	202	499	64	64	128	37	17	54
MAY	5. - 11.	47		47	17	10	27	34	3	37	295	206	501	77	75	152	36	15	51
	12. - 18.	39		39	8	2	10	19	3	22	257	182	439	63	65	128	26	11	37
	19. - 25.	29		29	12	9	21	18	7	25	274	214	488	71	63	134	37	23	60
	26. - 1.6.	45		45	13	8	21	29	3	32	248	200	448	84	70	154	47	21	68

(TRANSL.)
BERLIN - 27 June 46

TABLE 1

Akribisch informiert dieses Original-Dokument über wöchentliche betriebliche Vorkommnisse in den ersten fünf Monaten des Jahres 1946
SLG. FRANK MUTH

bahnwerkstatt Wedding, Herr Portaland, Ingenieur Buswerkstatt Treptow.

Zusammenfassung

Der Besuch bei der B.V.G. ergab, dass seit der Entwaffnung Deutschlands nur wenig technische Entwicklung stattgefunden hat. Der Straßenbahnbetrieb hat sehr schwere Schäden erlitten und die Betriebszweige Trolleybus und Omnibus gibt es praktisch nicht mehr, da die Busse im wesentlichen von der Wehrmacht übernommen worden waren – eine Gefahr, der sich die Militär-Regierung in jeder Hinsicht für die Zukunft bewusst ist. Die 38 gegenwärtig noch in Betrieb befindlichen Busse sind von schwerer Bauart und haben im Vergleich zu den britischen Verhältnissen aus Fahrgastperspektive einen sehr niedrigen Standard. Der Betriebszweig Obus war vermutlich im Jahr 1939 auf dem höchsten Entwicklungsstand, ist jedoch durch die Luftangriffe und die Kämpfe in der Stadt zerstört worden. Die Buswerkstatt Treptow befindet sich im sowjetischen Sektor, ist nur leicht zerstört worden und bedarf keiner speziellen Kommentierung.

Die Straßenbahnhauptwerkstatt Wedding hat deutliche Zerstörungen erlitten vor allem in den Elektrowerkstätten, wo es notwendig war, sich auf Improvisation zu besinnen. Der Mangel an Isoliermaterial verschlimmert die Lage bei den Reparaturen. Das Anhängen eines zweiten Beiwagens sorgt für eine starke Zunahme von Motorschäden.

Straßenbahntriebwagen und Anhänger

Alle Triebwagen und Anhänger sind einstöckig (Anmerkung des Übersetzers: In Großbritannien waren doppelstöckige Straßenbahnen die Norm) und wurden zwischen 1903 und 1929 gebaut. Die Kapazität von Trieb- und Beiwagen liegt bei 24 bis 30 sitzenden Fahrgästen und 40 stehenden Fahrgästen. Während des Kriegs wurden die Sitze ausgebaut, um die Anzahl der Stehplätze auf etwa 140 pro Fahrzeug zu erhöhen. Außerdem wurde überlegt, die Schaffner abzuschaffen, da Personal knapp war. Schaffnerinnen wurden angestellt und machen derzeit rund die Hälfte des Schaffnerpersonals aus. Sie haben sich als geeignet (englisch: suitable) erwiesen und es wird vorgeschlagen, mit ihnen weiter zu machen. Nur etwa 50 Fahrerinnen sind angestellt. Fahrgäste, die vollbesetzte Fahrzeuge besteigen, werden mit einer Strafe von fünf Mark durch den Inspektor belegt. Falls der Fall dies der Verwaltung gemeldet wird, wird die Strafe auf zehn Mark verdoppelt.

Seit 1924 wurden alle neuen Fahrzeuge nur noch zweiachsig ausgeführt, die unbeladen 11,8 deutsche Tonnen wiegen und eine Länge von knapp 34 Fuß aufweisen (zirka 10,3 Meter). Ausgerüstet ist dieser Typ mit zwei Motoren von je 40 kW. Damit sind sie für das Ziehen von zwei Anhängern untermotorisiert. Daher ist vorgesehen künftig 60 kW-Motoren zu beschaffen. Elektrische Ausfälle sind häufig, was erklärbar ist wenn man die Beeinträchtigungen bedenkt, die die Zerstörungen durch Luft- und Landstreitkräfte, durch aufgeschobene Wartungsarbeiten und Überfüllungen hervorgerufen haben. Eine Trommelbremse, die auf das Ende der Ankerwelle wirkt, ist sehr verbreitet.

Der Auswurf von Lötmasse war die Ursache für viele Anker-Schäden, aber die Verwendung von Lötzinn wurde aufgegeben und die gegenwärtige Praxis ist, einen Keil in die Kommutator-Anschlüsse zu treiben. Seitdem soll es keine Probleme mehr damit gegeben habe. Auch wird berichtet, dass heiße Achslager unbekannt sind: Die Lager bestehen zu 95 Prozent aus Blei und fünf Prozent aus Antimon. Die Achslager sind gegen das Eindringen von Staub und Wasser versiegelt.

Die Stromabnahme erfolgt gegenwärtig mit einem Stangenstromabnehmer. Die Oberfläche des Schleifstücks, die abgenutzt wird, besteht aus grauem Gusseisen, dem kleine Mengen von Chrome und Nickel beigemischt werden. Für ein gutes Laufverhalten der Schleifstücke wird der Fahrdraht mit altem Schmieröl gefettet, dem colloides



Alltag in der frühen Nachkriegszeit, die Räder drehen sich wieder: Eine Trümmerbahn mit Dampflok und Lorenzug begegnet zwei Straßenbahnen in der Rügener Straße unweit des Bahnhofs Gesundbrunen im französisch besetzten Bezirk Wedding PETER CÜRLIS, SLG. HILKENBACH

BVG-Statistik 1939–1946

	August 1939	Juli 1945	Januar 1946	April 1946
Straßenbahn				
Anzahl der Linien	70	17	35	46
Streckenlänge	1.362 km	110,1 km	328,3 km	438,8 km
Betriebsfähige Fahrzeuge	2445	255	818	1066
Fahrgäste pro Tag	1.983.000	110.000	1.062.000	1.741.000
Bus				
Anzahl der Linien	65	14	9	11
Streckenlänge	577 km	87,7 km	73,5 km	78,6 km
Betriebsfähige Fahrzeuge	575	39	41	45
Fahrgäste pro Tag	593.000	74.600	42.800	60.000
U-Bahn				
Anzahl der Linien	5	5	5	5
Stationen in Betrieb	103	69	93	96
Streckenlänge	75,9 km	50,2 km	69,5 km	72,3 km
Betriebsfähige Fahrzeuge	745	148	360	377
Fahrgäste pro Tag	677.500	471.900	916.900	905.000

Graphit beigemischt ist. Das Fetten wird nach der Vorbeifahrt von zirka 1.500 bis 2.000 Schleifstücken wiederholt. Man hofft, in der Zukunft das System auf Bügelstromabnehmer umstellen zu können. Bügelstromabnehmer sind in Deutschland allgemein üblich und scheinen sich hervorragend bewährt zu haben. Sie sind allgemein günstig für Eindeck-Fahrzeuge (Anmerkung: Die Doppeldeck-Straßenbahnen in Großbritannien benutzten üblicherweise Stangenstromabnehmer).

Obusse

Das Obus-System wurde zerstört, aber es wird als ein Erfolg angesehen und die BVG ist sehr daran interessiert, dieses Verkehrsmittel in Berlin weiterzuentwickeln.

Busse

Vor dem Krieg von 1939 bis 1945 besaß die BVG 700 Busse. Jetzt sind noch 106 Busse vorhanden, von denen 38 einsatzbereit sind. Die Differenz erklärt sich aus den Kriegsschäden und der Abgabe von Fahrzeugen an die Wehrmacht, die verloren gingen. Der Doppeldeckerbus ist der Standard-Typ. Allerdings sind die Busse allgemein niedrig gehalten – vor allem im Oberdeck, denn die Brückendurchfahrten sind meist nur 13 Fuß, 9 Inches hoch. Die Fahrzeuge sind vom Hersteller Bussing und vor dem Krieg war es üblich, Busse über acht Jahre abzuschreiben.“ (Hier folgt eine nähere Beschreibung der Bus-Hauptwerkstatt Treptow.)

Der allgemeine Eindruck ist, dass Fahrzeugkonstruktion, -entwicklung und -unterhaltung weit hinter dem britischen Standard hinterherhinken. Aus Fahrgastsicht ist der Standard der Fahrzeuge sehr niedrig.

Straßenbahnhauptwerkstatt Wedding*

Es handelt sich um eine umfangreiche Anlage, die durch Luftangriffe beschädigt wurde, vor allem die Elektrowerkstätten und die Abteilung für Steuerungselemente. Vor 1939 wurden Straßenbahnfahrzeuge alle 100.000 Kilometer überholt. Diese Frist wurde im Laufe der Feindseligkeiten immer weiter auf 180.000 Kilometer erhöht, konnte seitdem jedoch auf 120.000 Kilometer zurückgeführt werden.

Elektrische Ausfälle sind hoch als Folge des Krieges und den abnormalen Besetzungen und dem weiterhin herrschenden schlechten Gleiszustand. Fehlende Ersatzmaterialien, vor allem was Isolationsmaterial betrifft, sorgen für weitere Verschlechterungen. Eine moderne Auswuchtmaschine wurde installiert und die Anker werden sehr sorgfältig ausgewuchtet, bevor sie wieder in Betrieb gehen. Bei den gründlichen Instandsetzungen werden Fahrgestelle und Wagenkasten getrennt und komplett zerlegt, während gleichzeitig der Wagenkasten ausgebessert wird.

Die Ausbesserungsarbeiten sind sehr umfangreich, was wiederum auf den Krieg und die Überbeanspruchung zurückzuführen ist. Die Wagenkästen werden creme-farben lackiert, was zweifelsohne dazu führt, dass die Wagen in den Betriebshöfen und Wagenhallen besser gereinigt werden (Anmerkung d. Übers.: britische Straßenbahnen waren oft in dunklen Farben lackiert). Die Farbe wird im Sprühverfahren aufgebracht, wobei die Fenster mit einer Lösung von zwei Litern Kreide auf 125 Gramm Glyzerin, das mit Wasser verdünnt wird, eingestrichen werden. Dies scheint sehr effektiv zu sein.

Die Weiterverwertung von Material scheint nicht mehr auf dem Niveau zu erfolgen, wie es der Vorstand während des Kriegs betrieben hat. Dies mag auch daran liegen, dass man aus luftkriegszerstörten Wagen, deren Wiederaufbau nicht mehr lohnt, alle brauchbaren Teile ausbaut und weiterverwendet.

Ein Blick 70 Jahre zurück

Nüchtern blicken hier zwei Techniker auf einen vom Krieg gezeichneten großen Straßenbahnbetrieb. Die Schäden werden unspektakulär in Worte und Zahlen gefasst

**Die Hauptwerkstatt befand sich in der Uferstraße, einige Hallen stehen heute noch.*

und der Fokus darauf gerichtet, was an technischen Fragen von Interesse sein könnte: Scherenstromabnehmer oder heiße Achslager und offenbar wirken die Wagen der BVG trotz der Umstände sauberer als britische Straßenbahnen. Gewisse Rückschlüsse auf den Zustand der wenigen noch existenten Betriebe in Großbritannien drängen sich auf – die übrigens bis auf Blackpool in den folgenden Jahren bald stillgelegt wurden. Im Vereinigten Königreich ist man dagegen beim Omnibusbau offenbar deutlich fortschrittlicher unterwegs.

Die detaillierte Schadensstatistik erlaubt einen Blick in den harten damaligen Werkstattalltag: Bis zum Juni waren immerhin 1.250 Trieb- und Beiwagen (von 2.800 im Jahr 1939) wieder einsatzfähig. Dabei hatten die Fahrgastzahlen schon fast wieder das Vorkriegsniveau erreicht: 1,714 Millionen pro Tag (April 1946)!

Was bedeutet es in dieser Situation, wenn bei ständigem Wagenmangel – nach den gemäß Wetterdaten moderaten Schneefällen in der zweiten Hälfte der Monate Januar und Februar – sich die Motorschäden auf 65 bzw. 63 pro Woche verdoppeln? Was bedeutet es dann zusätzlich noch im Schnitt 15 Entgleisungen, um die 20 Unfälle sowie zwischen 400 und 500 Schäden am Wagenkasten pro Woche bewältigen zu müssen mit oftmals ungenügendem Material und viel Improvisation?



Unter dem eingestürzten Hallendach des Betriebshofs Britz in der Gradestraße (US-Sektor) wurden mehrere Straßenbahnfahrzeuge schwer beschädigt SLG. HILKENBACH

Wenn man heute erlebt, dass der Betrieb manchmal nicht rund läuft, leichter Schneefall auch schon mal Betriebseinstellungen verursacht oder es trotz allen technischen Fortschritts immer noch unmöglich zu sein scheint einen Anschluss zu sichern, dann ist es ermutigend, zu sehen, was die Straßenbahner mit fast nichts als ihrer Arbeitskraft und viel Improvisationsgeist seinerzeit auf die Gleise gebracht haben. FRANK MUTH

Wiedereröffnung der Linie 77 am 22. September 1945 auf dem Kaiserplatz in Wilmersdorf heute Bundesplatz, einst im britischen Sektor gelegen. Der Wagen 5948 ist mit der Berlin-Flagge sowie den vier Fahnen der Besatzungsmächte geschmückt CÜRLIS, SLG. HILKENBACH



FOLGE 42
New York
Vergessener PCC

Als letzter Triebwagen steht der mittlerweile 65 Jahre alte PCC-TW 3303 am Anleger von Red Hook. Aber auch er hat schon bessere Zeiten gesehen und solche eigentlich auch wieder vor sich JENS PERBANDT

In Brooklyn gestrandet

Eine nostalgische Straßenbahn sollte im historischen Hafenviertel Red Hook im New Yorker Stadtteil Brooklyn zu einer Touristenattraktion werden. Doch es kam ganz anderes, und heute erinnert nur noch ein abgestellter PCC-Wagen an die nie verwirklichten Tram-Träume

Was in den Londoner Docklands seinen Anfang nahm, findet inzwischen weltweit seine Nachahmer. Die durch die Einführung der Container nicht mehr erforderlichen stadtnahen Hafengebiete mit ihrer interessanten Industriearchitektur aus dem 19 Jahrhundert mausern sich zu angesagten Wohngebieten. Auch das früher recht heruntergekommene Hafenviertel Red Hook in Brooklyn erlebte in den letzten Jahren einen Aufschwung. Dazu trug unter anderen auch der Bau eines Kreuzfahrtterminals bei. Bei einer Anreise von Brooklyn mit dem Wassertaxi fällt einem als erstes ein alter PCC-Straßenbahnwagen in der Nähe des Anlegers auf. Dieses ist das letzte Fahrzeug, welches von dem Versuch zeugt, in dem alten Hafenviertel einen historischen Straßenbahnbetrieb aufzubauen. Die Brooklyn Historic Railway Association (BHRA) plante den Bau einer mit historischen Straßenbahn-Fahrzeugen betriebenen Linie vom Hafen in die Innenstadt von Brooklyn. Für den Betrieb beschaffte sie 16 Fahrzeuge, neben 15 PCC-Triebwagen auch einen 1897 gebauten Triebwagen aus Oslo. Einige Fahrzeuge wurden direkt am Anleger am Fairway Market abgestellt, von wo die Strecke ihren Anfang haben sollte. Allerdings entschied sich das New York City Department of Transportation 2011 nach der Anfertigung einer entsprechenden Untersuchung gegen die Wiedereinrichtung einer historischen Straßenbahn. Sie forderte die BHRA auf, einen Teil der bereits freigelegten Gleise wieder zu schließen.

Als der Hurrikan Sandy im Oktober 2012 über New York tobte, wurden auch die Kaianlagen mit den Triebwagen überflutet. Die durch das Salzwasser in Mitleidenschaft gezogenen Fahrzeuge wurden daraufhin abtransportiert. Drei der abgefahrenen Fahrzeuge wurden dem Shore Line Trolley Museum in East Haven (Connecticut) gespendet. Heute steht nur noch der TW 3303 an dem Fähranleger von Red Hook. Der 1951 bei Pullmann gebaute Triebwagen war bei der Bostoner Green Line im Einsatz, die nach dem Ende des PCC-Einsatzes in den 90er-Jahren zahlreiche Fahrzeuge an Vereine und Museen abgegeben hat. JENS PERBANDT

sm-modell@geramond.de

Unter Paul Penders 30 Eigenbauten befinden sich auch Modelle nach US-amerikanischen Vorbildern. Seinen Pittsburgher Peter-Witt-Triebwagen setzt er hier mit passenden Kraftfahrzeugen auf der im Bau befindlichen „Rund-ums-Zimmer-Anlage“ (Spur 0) ein

Von der Teppich-Tram zur Spur-0-Sammlung

Messingmodelle im Maßstab 1:45 ■ Als Achtjähriger baute Paul Penders seine ersten Brüsseler Triebwagen aus Balsaholz. Inzwischen besitzt er zahlreiche Eigenbauten



Von 1948 bis 1957 fuhr in Köln diese „Bügeleisen“ genannte Ellok von 1946 mit Wagen von 1921. Penders baute auch diesen Zug für Spur 0

Wie viele andere Modelltrambahner wurde auch Paul Penders schon in Kinderjahren vom Straßenbahn-Bazillus infiziert. Der 1869 aus einer Pferdebahn entstandene große Straßenbahnbetrieb seiner Heimatstadt Brüssel mit den Stadt- und Überlandlinien faszinierte den Jungen. Als er acht Jahre alt war, wollte er nicht nur auf der Straße stehen und den Fahrzeugen zuschauen. Er wollte das Gesehene zu Hause nachspielen, wollte auf dem Teppich rangieren und Züge zusammenstellen. Also brauchte er Straßenbahnmodelle, die es im Handel aber nicht gab. Aus Balsaholz und einer aufgeschnittenen Konservendose baute der junge Penders sich die ersten Spielzeug-Straßenbahnen so wie er sie von draußen kannte.



In Birmingham setzte die Straßenbahn diesen doppelstöckigen Maximumwagen ein. Penders baute auch ein ähnliches Fahrzeug aus Leeds



Zu DDR-Zeiten waren die zweiachsigen Lowa-Triebwagen bei vielen Verkehrsbetrieben im Einsatz. Dieses 1:45-Modell hat ein Dresdner Vorbild



Für dieses etwas an einen amerikanischen Triebwagen erinnernde Modell war ein Fahrzeug der Reihe 500 der Pariser Straßenbahn das Vorbild



In seiner Heimatstadt Brüssel konnte Paul Penders die Fahrzeuge der Reihe 4000 (hier mit einem Standardbeiwagen) täglich im Einsatz sehen

Der Maßstab lag irgendwo bei H0. „Gleise hatte ich keine", erinnert sich der Brüsseler. „Die Modelle habe ich von Hand über den Teppich geschoben." Viel Spaß hat es ihm aber trotzdem gemacht. So viel Spaß, dass es für ein lebenslanges Hobby reichte. Auch dem Fahrzeugbau ist Paul Penders treu geblieben. Irgendwann war ihm aber der Maßstab 1:87 dann doch zu klein und er wendete sich der Fertigung von Spur-0-Straßenbahnen zu.

Vorbilder in Berlin und Paris

„Meine Trammodelle sind fast alle aus selbst geätzten, 0,3 Millimeter starken Messingplatten entstanden", erklärt Penders und kann dabei inzwischen auf eine vielfältige Sammlung von Eigenbauten blicken. Die Fenster hat er aus dem Blech ausgeschnitten und zurechtgefeilt. Wegen eines Wohnungswechsels musste er aber vor einiger Zeit das Ätzen seiner Messingteile aufgeben und nun als Auftragsarbeit ausführen lassen. Neben belgischen Vorbildern hat er in den letzten Jahren auch Fahrzeuge aus Berlin, Dresden, Paris und vielen anderen Städten nachgebaut. „Die Antriebe habe ich fast immer selbst konstruiert und mit Faulhabermotoren und einem Schwungrad versehen", berichtet er und ergänzt, dass er die Getriebe,

Für die 1935 in Brüssel stattgefundene Weltausstellung wurden die 25 Triebwagen der Serie 5000 beschafft. Es waren die ersten Fahrzeuge mit zwei Drehgestellen, die bei der Straßenbahn in Belgiens Hauptstadt zum Einsatz kamen. Die Dachreklame wirbt für eine einst bekannte britische Brauerei





„Pferdekopf“ heißt der in Japan auf einer 15 km langen Überlandbahn (762-mm-Spur) eingesetzte Tw. Das Spur-0-Modell besteht aus Holz



Auch den „Kleinen Hecht“ der Dresdner Straßenbahn hat Paul Penders nachgebaut. Wie seine meisten Spur-0-Modelle entstand es aus Messing



Schon früh begeisterte sich Paul Penders für den Bau von Trammodellen. Seine ersten Versuche entstanden bereits im neunten Lebensjahr

Räder und Achsen aus Großbritannien bezieht, wo die Spur 0 und der Eigenbau entsprechender Modelle viel länger und weiter verbreitet sind, als auf dem Kontinent.

Kleinserien für Händler

Neben den Anfängen in H0 und der Spur-0-Sammlung hat sich Paul Penders auch am Maßstab 1:16 versucht. Für diese großen Modelle stehen ihm aber nur zwei Meter Gleis zur Verfügung. „Für meine Spur-0-Modelle habe ich eine ‚Rund-ums-Zimmer-Anlage‘“, erzählt er und bedauert, dass sie noch nicht ganz fertig ist. Paul Penders, der in der Arbeitsinspektion arbeitet, fertigt neben seinen eigenen Trammodellen inzwischen auch H0-Fahrzeuge für Hummel und für einen belgischen Händler. JOG

Der Erbauer



Paul Penders kam 1956 in Brüssel zur Welt. Der riesige Straßenbahnbetrieb der belgischen Hauptstadt blieb nicht ohne Wirkung auf ihn – mit acht Jahren baute Penders die ersten Trammodelle. Neben seiner beruflichen Tätigkeit in der Arbeitsinspektion findet er auch heute noch genügend Zeit für den Modellbau. Seine meisten Fahrzeuge entstanden im Maßstab 1:45.



Nach Berliner Vorbild entstand dieser Zug der BVG aus einem T24-Triebwagen und passendem B24-Beiwagen. Als Linie 99 sind die Spur-0-Modelle auf Paul Penders Anlage auf dem Weg nach Lichtenrade PAUL PENDERS (12)



Martin Ruderstorfer hat sechs Ausführungen des Linzer Zehnachsers aus Karton gebaut. Viele der Vorbilder gingen mit Vollwerbung in den Schrott



Dieses Modell zeigt einen Duewag-Nachbau in den Farben der bis 2000 bestehenden Elektrizitäts- und Straßenbahn-Gesellschaft Linz (ESG)

Linzer aus dem Drucker

■ Trammodelle müssen nicht aus Metall oder Kunststoff gefertigt sein. Dass auch Karton ein geeignetes Material ist, beweist Alfred Spühr seit über 60 Jahren mit seinen feinen Osnabrücker Modellen. Spührs Perfektionsanspruch hatte Martin Ruderstorfer, Busfahrer aus Linz, aber nicht, als er den Fahrzeugen der Linzer Straßenbahn ein kleines Denkmal setzen wollte. „1986 kamen die letzten Hochflurer mit den Wagennummern 41 bis 56 nach Linz“, erinnert sich der 31-Jährige. Besonders gefiel ihm bei den von Lohner/SGP gelieferten Duewag-Nachbauten die zeitlose Form. Ruderstorfer: „Sie wirkten bis zum Ende halbwegs modern.“ Er bedauert, dass es von Linzer Straßenbahnen keine H0-Modelle gibt. Als Andenken für sich entwarf Ruderstorfer die Fahrzeuge am Computer im Maßstab 1:87. Auf Karton ausgedruckt entstanden daraus die Modelle, die auch im August 2012 bei der Abschiedsfahrt des letzten Hochflurwagens verkauft wurden. Zum Abschluss baute Ruderstorfer noch ein Kartonmodell der neuen Linzer Niederflurfahrzeuge, die die Duewag-Nachbauten ablösten. Jetzt freut er sich über ein kleines Stück Linzer Straßenbahngeschichte in seiner Modellvitrine. JOG

KBGG: Wer ist in Stuttgart dabei?

■ Einer der wichtigsten Termine für Modellstraßenbahner im Jahr 2017 steht fest. Die 14. Ausstellung „Kleine Bahn ganz groß“ (KBGG) findet am 27. und 28. Mai in Stuttgart in der dortigen „Straßenbahnwelt“ statt. Veranstalter ist der Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen. Die Anmeldefrist für Aussteller und gewerbliche Anbieter endet am 15. Januar. Infos: kleinebahnganzgross.de JOG

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „Endstation Bierkeller" (SM 11/2016)

Bildhinweise

■ Leider sind bei der Geschichte über den Tatra im Keller zwei Bildautoren nicht genannt worden: Die historische Aufnahme von Seite 48 stammt von Herrn Peter Kalbe, die Aufnahmen auf der Seite 49 oben und unten von Herrn Peter Pauker – alle anderen Bilder stammen von mir. Daniel Möschke, Plauen

Zu „Heute wäre sie 150 Jahre alt …" (SM 11/2016)

Offener Brief ohne Antwort

■ Man muss die Freie und Hansestadt Hamburg fragen, warum die Straßenbahn nicht wieder eingeführt werden kann. Ich habe einen offenen Brief an: CDU, Rathaus, Hamburger Abendblatt, Hamburger Morgenpost, FdE und das Verkehrsamt geschickt und niemand hat mir eine Antwort gegeben. Überall auf der Welt werden neue Straßenbahnstrecken gebaut, nur nicht in Hamburg.

Christoph Krause, Sydney

Zu Leserbriefe (SM 09/2016

Schnell wieder in Betrieb

■ Zum abgedruckten Leserbrief in der Ausgabe 9/2016 – dem ich sonst nur beipflichten kann – wäre noch zu korrigieren, dass der Trambahnverkehr in Hiroshima tatsächlich schon drei Tage (!) nach der Verwüstung wieder angelaufen ist; den kaum betroffenenen Eisenbahnverkehr nach Miyajima auf dem heutigen Anhängsel der L2 nicht mitgezählt.

Stefan Bauer, München

Zu „Journal" (SM 10/2016)

Thüringer Waldbahn

■ Wir haben gerade Urlaub in Thüringen gemacht und sind vielfach mit der Thüringer Waldbahn (Tabarz – Gotha) gefahren. Am 3.10. erfuhren wir durch Zufall, dass diese herrliche Strecke wohl stillgelegt werden soll. Ein Busunternehmen, dessen Chef ein Politiker ist (jetzt hat er seine Ämter niedergelegt) will angeblich jährlich drei Millionen Euro billiger fahren. Sollte es zur Umstellung auf Busbetrieb kommen, sind Fördergelder von zirka 40 Millionen Euro zurückzuzahlen, außerdem könnte es passieren das viele Gemeinden ihren Status als Luftkurort verlieren. Vielleicht ist es möglich, kurzfristig über die Waldbahn und die Zukunft zu berichten. Hier ist wirklich ein Paradies in Gefahr, die Waldbahn fährt momentan mit Duewag-Achtachsern (54 Jahre alt und bestens in Schuss) und Tatra-Fahrzeugen. Vielleicht hilft ein Artikel, um die Bahn noch zu retten, Ende Dezember soll die Entscheidung fallen. Die Thüringer Waldbahn und die Straßenbahn Gotha wollen investieren in moderne Fahrzeuge. Eine Unterschriften-Aktion läuft auch zum Erhalt der Bahn. Georg Dubbert

Zu „Summer in the City" (SM 10/2016)

N statt O

■ Leider ist bei dem Bildtext zur Aufnahme auf S. 37 Mitte ein Fehler enthal-

Bildreise durch die 1960er-Jahre

Anlässlich des 60-jährigen Bestehens des VDVA erschien ein Buch über die Straßenbahnen in den 1960er-Jahren. Der Fokus liegt auf der bildlichen Darstellung der deutschen und einzelner in angrenzenden Ländern befindlichen Straßenbahnen jener Jahre und einige Kapitel erläutern die typischen Umstände der Veränderungen der Straßenbahnen in dieser Epoche.

Die 1960er-Jahre gehörten zu den Schlüsseljahren der deutschen Straßenbahnbetriebe. Waren in den 1950er-Jahren bereits 32 Straßenbahnbetriebe stillgelegt worden, folgten weitere 23 Stilllegungen in den 1960er-Jahren und insbesondere kleinere Betriebe gingen den Bach runter. Die Modernisierung der immer noch mit vielen Vorkriegswagen ausgestatteten Betriebe schritt schnell voran, Strecken bekamen eigene Bahnkörper oder wurden eingestellt. Die Rationalisierung hielt Einzug, Schaffner wurden zur Mangelware.

Der Anfang des Buches bietet einen Rückblick auf die VDVA-Tagungsorte in der 1960er-Jahren mit einigen Fotos mit vielen Tagungsteilnehmern und Abdrucken einiger Seiten des Deutschen Verkehrs-Amateurs. Im Kapitel „Abschied von der Schiene" gibt es Bilder jener Betriebe, die in diesem Jahrzehnt eingestellt wurden. Anschließend werden die nach 1969 noch erhalten gebliebenen Betriebe besucht. Sie sind in einer Tabelle mit Angaben zu Spurweite, Streckenlänge, Linienlänge und Wagenpark aufgelistet. Die Rationalisierung und das Abtauchen der Straßenbahn in den Untergrund sind Inhalt weiterer Kapitel. Ein besonderes Kapitel ist der Entwicklung und dem Siegeszug der Gelenkwagen gewidmet. Auch die Verkehrsausstellungen 1960 in Essen und 1965 in München wurden nicht vergessen. Die Fotos entstammen verschiedenen Sammlungen von Verkehrsfreunden und der des VDVA, sie sind gut ausgewählt und von sehr guter Qualität. Unter allen Fotos sind sehr gut formulierte Texte zu finden, die ausführlich genug sind, um die Informationen, die schon allein durch die Fotos fließen, zu verstärken und um Details zu erläutern.

Die Fotos dokumentieren das Zeitgeschehen: Alte und neue Zweiachser, zum Teil in bunt-gemischten Zügen zusammengestellt, dominieren viele der ältesten Aufnahmen. Im beengten Straßenraum wird gegen die Verkehrsrichtung gefahren, es wird umgesetzt, es werden enge Altstadtstraßen mit Ausweichen passiert. Natürlich sind aber auch die Großraum- und die seinerzeit hochmodernen Gelenkwagen sehr zahlreich vertreten. Unter den Gelenkwagen gab es neben den mit Jacobsdrehgestellen ausgerüsteten Exemplaren konstruktionsmäßig spannende Typen, die häufig durch Umbau oder durch Erweiterung aus Zweiachsern entstanden waren. Die Fotos mit Abschiedsszenen anlässlich der Einstellung der Betriebe stimmen heute nachdenklich, jene der ersten Tunnelstrecken wurden seinerzeit sicherlich euphorisch betrachtet. Dem Verkehrsfreund glänzen beim Anblick aller Szenen, insbesondere aus jenen Städten, die seither schienenfrei sind, die Augen. Die sehr gute Fotoqualität macht das Blättern im Buch zu einem Genuss. Es fällt dem Betrachter leicht, sich treiben zu lassen, die Zeit Revue passieren zu lassen und neben den Straßenbahnen die Veränderungen im Stadtbild zu betrachten, und das Buch erneut durchzublättern. Unbedingt empfehlenswert. BERNHARD KUSSMAGK



Straßenbahnen in den sechziger Jahren, 60 Jahre Verband Deutscher Verkehrs-Amateure (VDVA), von Axel Reuther, 128 Seiten, 159 Schwarzweiß- und 32 Farbaufnahmen, Format 165 mm x 240 mm, gebunden, Verlag Bernd Neddermeyer GmbH (VBN), Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin, ISBN 978-3-941712-56-0, Preis 19,80 €

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

12. und 13. November, Dresden: Besichtigung der Museumshallen, des Werkstattbereiches und der historischen Wagen, Rundfahrten mit historischen Bahnen. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

28. November und 3., 10, 17. Dezember, Halle: Dampfzüge zwischen Schloß und Griesheim. Info: www.historische-heag-fahrzeuge.de

4., 11., 18., und 26. Dezember, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Sonderausstellung „Der Omnibusbetrieb der SSB seit 1926", Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife. Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Hbf – Fernsehturm u. zur. Weitere Info: www.shb-ev.info

4. und 18. Dezember, Halle: Adventsfahrten mit der historischen Straßenbahn. Info: www.hallesche-strassenbahnfreunde.de

11. Dezember, Sehnde-Wehmingen: Wie schon in den vergangenen Jahren, öffnet das HSM außerhalb seiner regulären Saison noch einmal seine Pforten – und empfängt zudem hohen Besuch, der vor allem die ganz jungen Besucher erfreuen wird: Der Nikolaus hat versprochen, auf der vereinseigenen Trambahnstrecke, in die Bahnen zuzusteigen und auch eine kleine Überraschung für die Kinder dabei zu haben. Info: www-tram-museum.de

Juni 2017, Pyongyang (Nordkorea): Vom 01.-11. Juni organisiert Daniel Möschke aus Plauen eine private Gruppenreise für Straßenbahn- und O-Busfreunde in den abgeschotteten koreanischen Norden. Mehrere Sonderfahrten mit ausreichend Fotomöglichkeiten runden die einwöchige Reise mit unzähligen Eindrücken ab. Kontakt an Daniel Möschke via E-Mail: daniel-syrau@web.de

ten: Der abgebildete Triebwagen ist ein Fahrzeug des Typs N, nicht des Typs O. Wir bitten, dies zu entschuldigen.

Die Redaktion

Zu „Bundesbahn fährt Straßenbahn" (SM 09/2016)

Erlebnisse im Zillertal

■ Vielen Dank für ihren sehr ausführlichen Bericht über die ehemaligen ET 195 der Meterspurbahn Ravensburg – Baienfurt und deren Verbleib bis heute. Ich habe bei mehreren Urlaubsaufenthalten im Zillertal den Zug mit dem Generatorwagen im Betrieb erlebt und bin bei einer Fahrt von Mayrhofen nach Jenbach selber mit dem Zug gefahren. Irgendwie originell: Straßenbahnwagen auf schmaler Spur ohne Fahrleitung im Hochgebirge unterwegs. Beim ersten Anblick des Zuges wurde erst einmal gestaunt, vorher wusste keiner von uns, dass es diesen Zug dort gab. In der Jenbacher Werkstatt konnten wir den Zug dann genau inspizieren.

Uwe Schlüter, Hildesheim



Wahrlich ein ungewohnter Anblick: Ein ehemaliger Straßenbahnzug , in Zugmitte der Generatorwagen HANS HOSCHEIT, SLG. AXEL REUTHER

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

Nummer 326 • 12/2016 • Dezember • 47. Jahrgang

STRASSENBAHN MAGAZIN
▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

www.strassenbahn-magazin.de

Redaktionsanschrift:
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de

Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantw. Redakteur:
Martin Weltner (martin.weltner@geramond.de)
Redaktion:
Michael Sperl, Florian Dürr, André Marks
Redaktion Straßenbahn im Modell:
Jens-Olaf Griese-Bandelow, jobandelow@geramond.de
Ständige Mitarbeiter:
Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glembotzky, Hans Immer, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Christian Lücker, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf
Redaktionsassistenz: Brigitte Stuiber

ABO–HOTLINE
Leserservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)
leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:
Thomas Perskowitz
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:
Selma Tegethoff
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.528
selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:
Carmen Bals
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
carmen.bals@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016
Layout: Karin Vierheller
Litho: Cromika, Verona
Druck: LSC Communication Europe
Verlag:

GeraMond

GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung:
Clemens Hahn
Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:
Andreas Thorey
Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Handel:
MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
BAHN EXTRA LOK Magazin
AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL
SCHIFF CLASSIC MODELLFAN
MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ
FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A), sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto; Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag.
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner; verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815





CHRISTIAN LÜCKER

Essen/Mülheim: Seit 100 Jahren Gemeinschaftsbetrieb im Ruhrgebiet

Am 3. Juli 1916 fuhr zum ersten Mal die Straßenbahn der Linie 18 zwischen Essen und Mülheim. Seit 100 Jahren ist sie die schnelle Verbindung zwischen den beiden Städten. Die Linie 18 ersparte den Fahrgästen das Umsteigen an der Stadtgrenze – und auch der Fahrschein galt ab sofort in beiden Stadtgebieten. Bis in die 70er-Jahre fuhr die Linie 18, bis sie im Mai 1977 durch die erste U-Stadtbahn-Versuchsstrecke zur U18 wurde.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Mainz: Die Dreiachser von Westwaggon

Anfang der 50er-Jahre erhielt die Mainzer Straßenbahn weitere fünf Dreiachser. Sie gehörten zur Familie der vom Hersteller Westwaggon als Großraumwagen bezeichneten Triebwagen mit fünffenstrigem Fahrgastraum. Die formschönen Fahrzeuge standen bis in die 70er-Jahre im Einsatz. Der Bericht erinnert an die Entstehungsgeschichte und den Einsatz im Meterspurnetz der Domstadt.


G. SATTLER


WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER

Vom Betriebshof zum Museum: Leipzig-Wittenberger Straße

Seit 120 Jahren ist er in Betrieb, er prägte die Leipziger Straßenbahngeschichte wie kein anderer: der Straßenbahnhof „an der Wittenberger". Nun stehen große Änderung an, die Zukunft des denkmalgeschützten Depots ist gesichert, es soll die historischen Leipziger Straßenbahnfahrzeuge beherbergen – Zeit für einen Rückblick auf seine Geschichte.

Meterspur in Nordpolen

Was gibt es Neues von den Meterspurbetrieben im nördlichen Polen. Bernhard Kußmagk hat sich umgesehen und beleuchtet die aktuelle Situation in Bromberg (Bydgoszcz), Thorn (Torun), Graudenz (Grudziadz) und Elbing (Elblag).


BERNHARD KUSSMAGK



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Ende gut …?

Zurückgekehrt

Wer als 46-jähriger nach 41-jährigem Auslandsaufenthalt in rund 11.000 Kilometer Entfernung wieder in die Heimat zurückkehrt, hat es geschafft. Dies gilt auch für Straßenbahnwagen, in diesem Fall für den Stadtbahn-Prototypen 601 aus Hannover, der nach einer Odyssee in Kanada jetzt wieder Leineluft schnuppern darf. In einer einzigartigen Rückholaktion gelang es dem rührigen Förderverein Strassenbahn Hannover, das Einzelstück zurück in die Heimat zu holen. Nach einer dreijährigen Spendenaktion hatte man das Geld für den Rückkauf zu einem symbolischen Preis und den 75.000 Euro teuren Übersee-Transport des Wagen zusammen – nach insgesamt neun Wochen Transportzeit wurde der 601 am 17. Oktober in Bremerhafen entladen und anschließend auf einem Schwertransporter auf der Straße nach Hannover gebracht. Tags drauf wurde das historische Fahrzeug in Hannover öffentlich vorgestellt.

Ende gut? So sieht es aus, denn der Wagen soll nicht im Museum Staub ansetzen, sondern wieder fahren – ich wünsche den Straßenbahnfreunden aus Hannover auf jeden Fall viel Erfolg! Übrigens: Die Geschichte des 601 und seines „Bruders" 600 wird ein Thema in der nächsten Ausgabe des *Strassenbahn Magazin* sein. MW



Das besondere Bild

Kaffee und Tram, das ist hier in Frechen bei Köln wunderbar vereinbar. Nur wenige Meter fährt die Linie 7 im 20-Minuten-Takt an den Tischen des Cafes vorbei. Es ist ein besonderer Augenschmaus, die Bahn und die Fahrgäste zu beobachten. Das Ganze findet nahezu geräuschlos statt, weil das Fahrpersonal nicht klingeln soll und so langsam fährt, dass der Wagen bei Gefahr sofort anhalten kann, auch der Kunden auf der anderen Seite der Trasse wegen. Aber die Frechener und die Linie 7 haben sich bestens arrangiert, Unfälle hat es hier überhaupt noch nie gegeben. Klaus Oehlert-Schellberg hat die Szenerie genossen und fotografiert.



EXPRESS

Elektrische-Modelleisenbahn-Kollektion im Maßstab H0 mit abnehmbaren Modellen der legendären amerikanischen Indian-Motorräder®

Nicht im Handel erhältlich

LOK MIT LICHT!

Produkt-Nr.: 14-01617
Produktpreis: € 99,90 je Lieferung
zzgl. € 8,95 Versand

Alles was Sie zum Betrieb benötigen!

GRATIS mit Ausgabe 2 und 3

GRATIS mit Lieferung 2 und 3: 14-teiliges Schienenset inklusive Transformator und Geschwindigkeitsregler im Wert von € 60,–

Die Legende lebt!

Unterwegs mit dem Indian-Express

Zuverlässig stampft eine kraftvolle Diesellokomotive durch die endlose Weite der amerikanischen Prärie – im Gepäck ein Stück amerikanischer Geschichte: die legendären Indian®-Motorräder! The Bradford Exchange setzt dieser Legende auf zwei Rädern mit der „Indian Motorcycle® Express“-Kollektion nun ein exklusives Denkmal. Die Zugwaggons sind in den berühmten Firmenfarben, den offiziellen Logos und den klassischen Markenslogans reich dekoriert.

Steigen Sie ein und freuen Sie sich auf die 1928 Indian® 101 Scout und das Flaggschiff der Flotte, die legendäre Touringmaschine 1948 Indian® Chief. Sie erhalten die detailreich skulpturierten Modelle – inklusive des symbolträchtigen Warbonnet – auf speziellen Flachwaggons mit Lieferung 3 und 4. Weitere Indian®-Modelle warten auf Ihre Entdeckung. Jede der wunderschönen Nachbildungen **ist von den Waggons abnehmbar,** so dass Sie die Maschinen auch alleine präsentieren können! **Beginnen Sie Ihre Kollektion mit der Erstlieferung „Indian Motorcycle® Diesellokomotive” und bestellen Sie am besten noch heute!**

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 78396 Mit 1-GANZES JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis zum **2. Januar 2017**

☐ **Ja,** ich reserviere die Erstlieferung „Indian Motorcycle Diesellokomotive“ der „Indian Motorcycle Express“-Eisenbahn-Kollektion zum Ausgabepreis von € 99,90 (zzgl. € 8,95 Versand). Die weiteren Lieferungen erhalte ich in 30-tägigen Abständen unverbindlich zugesandt.

Ich zahle je Lieferung nach Erhalt der Rechnung

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

Unterschrift — Telefon für eventuelle Rückfragen

WEEE: 97075536

Lieferung 4: „1948 INDIAN® CHIEF“ Flachwaggon

Elegantes Kraftpaket: die 1948 Indian® Chief – über 160 km/h schnell

Offiziell lizensiert:
©Official licensed product of Indian Motorcycle International, LLC, all rights reserved. INDIAN MOTORCYCLE® is a registered trademark of Indian Motorcycle, LLC ©Hawthorne Village

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **78396**

www.bradford.de

The Bradford Exchange Ltd. • Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de • Telefon: **069 1729 7900**